



Программа Европейского Союза Tacis ТРАСЕКА  
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана,  
Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана

## **Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ**

### **Отчет о ходе реализации проекта 1**

**декабрь, 2007 г.**



This project is funded by  
the European Commission

Project implemented by  
**Louis Berger SAS**  
in association with WSP

Отчет о ходе реализации проекта 1

**Титульный лист отчета**

Название проекта:	<b>Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ</b>
Номер проекта:	<b>121627 EuropeAid / 122883/C/SER/Multi</b>
Страны:	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан Украина и Узбекистан
<b>Консультант ЕК</b>	
Название:	Louis Berger SAS совместно с WSP.
Адрес офиса проекта:	Улица Расула Рзы, 11 –г. Баку AZ 1005 – Азербайджан
Телефон:	+(994 12) 493 28 42
Факс:	+(994 12) 493 28 42
E-mail:	<a href="mailto:office@dialogue.az">office@dialogue.az</a>
Адрес головного офиса:	Mercure III – 55 Bis Quai de Grenelle 75015 Paris France
Телефон:	+(33) 01 45 78 39 39
Факс:	+(33) 01 45 77 74 69
E-mail:	<a href="mailto:lbparis@louisberger.com">lbparis@louisberger.com</a>
Контактное лицо:	Руководитель проекта - Поль Пезан
Подпись:	_____

Дата отчета: 26 декабря, 2007 г.  
Отчетный период: 9 июля, 2007 г. – 25 декабря, 2007 г.  
Авторы отчета: Проектная группа

EC M & E team	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]
EC Delegation	_____	_____	_____
	[name]	[signature]	[date]
TACIS Bureau	_____	_____	_____
[task manager]	[name]	[signature]	[date]

## Отчет о ходе реализации проекта 1

### АББРЕВИАТУРЫ

АБР	Азиатский банк развития
AADT	Среднегодовой показатель ежедневного движения
BSEC	Черноморское экономическое сотрудничество
CAREC	Центрально-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество
СЕЕС	Центральные и восточно-европейские страны
DG RELEX	Генеральный Директорат Европейской Комиссии по Международным отношениям
DG TREN	Генеральный директорат Европейской Комиссии по транспорту и энергетике
ЕБРР	Европейский Банк Развития и Реконструкции (EBRD)
ЕК	Европейская Комиссия
ЭК	Европейская Экономическая Комиссия (ECE)
ЕКМТ	Европейская Конференция Министров Транспорта (ECMT)
ЕПС	Европейская Политика Соседства
ЕС	Европейский союз
ВВП	Валовый внутренний продукт (GDP)
ГИС	Геоинформационная система
GISCO	Географическая информационная система комиссии
МФИ	Международные финансовые институты
IGC	Межправительственная комиссия (ТРАСЕКА)
МВФ	Международный Валютный Фонд (IMF)
IRU	Международный союз автомобильного транспорта
IT	Информационные технологии
LB & WSP	Louis Berger и WSP (Консультант)
ОМС	Основное многостороннее соглашение
ННГ	Новые независимые государства (NIS)
НС	Национальный секретариат ТРАСЕКА (NS)
НКБ	Национальные координационные бюро (NCU)
ГЧП	Государственно-частное партнерство (PPP)
ПС	Постоянный секретариат ТРАСЕКА
SEETO	Центр по мониторингу условий транспорта в Юго-Восточной Европе
СПЕКА	Специальная Программа ООН для экономики стран Центральной Азии
ТА	Техническое содействие
TEN-T	Транс-европейская сеть транспорта
TEU	Единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным 20-футовым контейнером
TINA	Определение нужд транспортной инфраструктуры
TIR	Международные перевозки
TЗ	Техническое задание
ООН	Организация Объединенных наций
ПРООН	Программа развития Организации Объединенных Наций (UNDP)
USAID	Агентство США по международному развитию
ВБ	Всемирный банк
РГ	Рабочая группа
ВТО	Всемирная торговая организация

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### ОГЛАВЛЕНИЕ

1. КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА .....	5
2. Краткое изложение о ходе реализации проекта с начала .....	8
3. Краткое изложение планирования проекта в отношении незавершенной части проекта .....	11
4. Ход выполнения проекта в отчетный период .....	14
4.1 Краткое описание хода выполняемых операций .....	14
4.2 Достижения по сравнению с планируемыми результатами .....	19
4.3 Отклонение от первоначального планирования и причины .....	19
4.4 Специальные действия, требуемые от местных органов власти .....	19
5. Планирование проекта на следующий отчетный период .....	20
5.1 Контроль над успешным ходом проекта .....	20
5.2 Предложение по регулированию планирования всего проекта и оценка последствий .....	21

### ПРИЛОЖЕНИЯ

Форма 1.4:	Общий план действий
Форма 1.5:	Общий план по достижению результатов
Форма 1.6:	План действий на следующий период
Форма 2.2:	Отчет о ходе реализации проекта
Форма 2.3:	Отчет об использовании ресурсов
Форма 2.4:	Отчет о характеристике результатов
Приложение 1:	Концепт дизайна базы данных ТРАСЕКА
Приложение 2:	Должностные инструкции местным экспертам по сбору данных
Приложение 3:	Отчет об информационных потребностях ТРАСЕКА
Приложение 4:	Отчет по предложению о Деловом Консультативном Совете (ДКС)
Приложение 5:	Отчет о предложенном Инвестиционном Фонде (ИФ)

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### 1. КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Название Проекта:	Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ
Номер Проекта:	121627 EuropeAid / 122883/C/SER/Multi
Страны:	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан Украина и Узбекистан

#### Общие цели проекта:

Общая цель заключается в оказании содействия региональному сотрудничеству в сфере транспортировки путем создания возможностей и проведения тренинг - мероприятий, разработки прогнозов транспортировки и инвестиционных оценок в регионе ТРАСЕКА и посредством эффективного регионального транспортного диалога со странами Черного моря / Каспийского моря и их соседей в рамках ТРАСЕКА и Бакинская Инициатива.

#### Специфические цели проекта:

Основные две цели проекта заключаются в частности в нижеследующем:

- I. Обеспечение и разработка механизмов оценки планирования и выполнения работы для подготовки эффективного прогноза в сфере торговли и транспортировки в странах ТРАСЕКА;
- II. Содействие региональному транспортному диалогу между ЕС и государствами побережья бассейна Черного моря / Каспийского моря и их соседями, а также содействие координации региональных транспортных инициатив и связям с Международными Финансовыми Институтами.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### Запланированные результаты:

#### Лот 1

- Процесс по сбору данных установлен
- Поддержка к обеспечению сбора данных
- Прогнозирование грузопотоков
- Созданы базы данных ГИС
- Создание показателей по оценке результативности
- Проведен тренинг по прогнозированию грузопотоков и базе данных
- Определены технические требования необходимых ИТ

#### Лот 2

- Оказана поддержка Рабочим Группам в рамках Бакинской Инициативы
- Проведена Министерская Конференция
- Определены устойчивые проекты
- Обеспечена координация и поддержка ТРАСЕКА / ЕК
- Обеспечена поддержка в подготовке плана действий
- Разработана инициатива ГЧП
- Обеспечена координация с МФИ

### Работы, проводимые в рамках Проекта:

#### Лот 1

- 1.1 Установление процесса по сбору данных и набора экспертов
- 1.2 Оказание поддержки в сборе данных
- 1.3 Инвентаризация и анализ СВOT (SWOT)
- 1.4 Создание транспортной базы данных ГИС
- 1.5 Определение спроса на перевозки
- 1.6 Проведение прогнозирования по грузопотокам
- 1.7 Выполнение анализа по транспорту
- 1.8 Координация с другими проектами
- 1.9 Создание показателей по оценке результативности
- 1.10 Проведение тренинг - сессий
- 1.11 Распространение результатов
- 1.12 Детальная разработка ИТ требований

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### Лот 2

- 2.1 Организованы встречи экспертных рабочих групп
- 2.2 Проведена Министерская Конференция по сотрудничеству в сфере транспортировок между ЕС - государствами побережья Черного моря - Каспийского моря и соседями
- 2.3 Определены и продвинуты устойчивые транспортные проекты
- 2.4 Оказание поддержки координации с Национальными Секретарями ТРАСЕКА, менеджерами ЕК
- 2.5 Предоставление поддержки координационной деятельности ТРАСЕКА
- 2.6 Оказание содействия ГЧП, а также организация 2 координационных заседаний с МФИ
- 2.7 Подготовка ежегодных отчетов о ходе реализации по обеим программам ТРАСЕКА
- 2.8 Поддержка процесса составления программы ЕК

**Дата начала проекта:** контракт подписан 7 июня 2007 года. Работа началась 9 июля 2007г.

**Продолжительность проекта:** 24 месяца

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### 2. Краткое изложение о ходе реализации проекта с начала

Проект осуществляется компанией «Louis Berger SAS» в сотрудничестве с WSP. Офис основного проекта расположен в г. Баку.

Проект состоит из двух лотов: Лот 1 касается прогнозирования транспортных потоков и базы данных. Лот 2 заключается в обеспечении поддержки диалога между странами ЕС и СНГ.

Руководитель Группы прибыл в Баку 7 июля 2007 г. Специалист по планированию перевозок/Специалист по транспортному моделированию ответственный за Лот 1 прибыл 13 августа, а Специалист по транспортной политике и проектному развитию ответственный за Лот 2 прибыл 19 сентября.

Контракт между ЕК и Консультантом был подписан 5 июня. Первоначальное совещание было проведено 7 июня в г. Брюсселе. Работы начались 9 июля вместе с визитом, нанесённым Руководителем Группы Постоянному Секретариату Межправительственной Комиссии Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), во время которого он был радушно принят Генеральным Секретарём.

Офисы второстепенных проектов были основаны в г. Алматы по Центральной Азии и в г. Баку по западному региону ТРАСЕКА. Они укомплектованы штатом из квалифицированных специалистов, которые, как предполагается, внесут очень значимый вклад в операции проекта.

Презентация проекта для Национальных Секретарей ТРАСЕКА была проведена на заседании Постоянного Секретариата МПК (Межправительственной Комиссии) 20 сентября в г. Анталья.

Несмотря на то, что это в прямой форме не требовалось Техническим Заданием, Предварительный Отчёт был сдан через три месяца после начала работ, т.е. 9 октября. Были получены полезные комментарии, в частности от ПС (Постоянный Секретариат).

Во время заседания Консультанта с должностными лицами ЕК, включая Руководителя Проекта, был изучен ход выполнения проекта и достигнута договорённость о некоторой переориентации видов деятельности по проекту.

#### Лот 1 - Прогнозирование грузопотоков и база данных

Основной упор во время периода был сделан на создании процесса по сбору данных, а также на подборе местных экспертов по сбору данных. Начало этому было положено в начале июля вместе с посещением первой страны, находящейся за пределами Азербайджана. К концу ноября были посещены все страны, за исключением двух стран в ЕК поступили предложения об одобрении и найме национальных экспертов практически от всех стран-участниц.



## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

Создание центров по сбору данных оказалось более сложным, чем предполагалось. Планировалось, что эксперты будут набраны к 6 марту, в соответствии с требованиями ТЗ. Процесс набора сотрудников продолжается в настоящее время, к работе по сбору данных национальные эксперты должны приступить к февралю 2008г. Их задачи были определены (см. Приложение 2) в соответствии с предложенной методикой по сбору данных (см. Приложение 1).

В отношении Лота 1 слишком строгое толкование ТЗ (Технического Задания) привело к уделению особого внимания моделированию с самого начала проекта, что было в соответствии с укомплектованием штатом, установленным ТЗ. Вскоре возникла необходимость в установлении моделирования в более широкие рамки глобального анализа ситуации и перспектив коридора ТРАСЕКА и, соответственно, в придании основной роли транспортному экономисту и модальному эксперту.

Переориентация также касается модели прогнозирования движения грузопотоков, используемой проектом. ЕК планирует начать проведение специального тендера с целью предоставления специальной компьютерной программы для прогнозирования транспортных потоков. Эта программа будет установлена Консультантом, который будет применять ее в сотрудничестве с ПС.

В отношении базы данных существует стабильная проблема, что база данных, разработанная и сданная в августе 2006 г. предыдущим консультантом, не была использована. Основная проблема, касающаяся настоящего проекта, заключается в том, чтобы определить вид данных, которые должны быть охвачены базой данных, и обеспечить координацию эффективного процесса сбора данных с национальными экспертами в сотрудничестве с Национальными секретарями. Методика по сбору данных подробно изложен в Приложении 1.

### **Лот 2 – Межрегиональный транспортный диалог**

В отношении Лота 2 подробная информация по методике, предложенному Консультантом, представлена в Предварительном Отчёте.

Специалист по транспортной политике и разработке проекта оказал поддержку планированию, организации и осуществлению первого заседания Рабочей Группы по гражданской авиации, успешно проведённого 22 октября в Кишиневе.

Он обсуждал с ПС информационные потребности в виде карт, информационных бюллетеней, брошюры или усовершенствования веб-сайта (см. Приложение 3), в частности, в свете возможного Президентского саммита в 2008 году.

Он также положил начало размышлениям о способах реализации двух органов, создание которых предусматривается МПК ТРАСЕКА: Деловой Консультативный Совет (Приложение 4) и Инвестиционный Фонд (Приложение 5).

Вместе с Руководителем Группы он посетил министерскую конференцию ТРАСЕКА 12-13 декабря в г. Астана.

С целью координации деятельности с другими проектами ТРАСЕКА Консультант также посетил организационные совещания следующих проектов: Проект разработки порта Актау,

### *Отчет о ходе реализации проекта 1*

---

Генерального Плана и Техничко-экономического Обоснования, Проект Разработки Координированных Национальных Транспортных Стратегий, Проект Создания Центров Лицензирования и Сертификации Скоропортящихся Товаров.

21 декабря Специалист по транспортной политике и разработке проекта подал в отставку и покинул проект. По соглашению с ЕК предстоит замена данного специалиста. Принимая во внимание намерение ЕК выработать определение коридора ТРАСЕКА в рамках расширения Трансъевропейских транспортных сетей, приоритетная деятельность данного специалиста на следующем этапе будет сосредоточена на обеспечении взаимодействия с МФУ и идентификации возможных приоритетных проектов в коридоре ТРАСЕКА в сотрудничестве с целевыми учреждениями и странами-бенефициарами.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### 3. Краткое изложение планирования проекта в отношении незавершённой части проекта

#### Лот 1– Прогнозирование грузопотоков и база данных

Поправки к методике, описанной в Предварительном Отчёте, основываются на нескольких учитываемых факторах. Короче говоря, возникла необходимость рассматривать деятельность по транспортному моделированию в более широких рамках и строить ее на реальной оценке перспектив развития.

Новая концептуальная основа коридора ТРАСЕКА формируется на основании более полной аналитической схемы, включающей: анализ текущих условий; изучение программируемых инвестиций и других обязательств, моделирование спроса на перевозки, анализ физических и нефизических узких мест. Соответственно, представленная в Предварительном отчете деятельность была преобразована в совокупность из шести направлений, которые наилучшим образом продемонстрируют планируемые результаты.

- Создать процесс по сбору данных – Эксперты по сбору данных набраны.
- Поддержка сбора обновленных данных – Ответственность за сбор данных и управление определена в соответствии с деятельностью по транспортным базам данных ГИС (см. ниже).
- Инвентаризация и анализ СВOT (SWOT) – оценка транспортного коридора ТРАСЕКА: на основании проводимой инвентаризации определяются преимущества и недостатки транспортной системы, идентифицируются возможности и изучаются реальные угрозы. Наряду с инвентаризацией эта проверка помогает идентифицировать вопросы для рассмотрения и действия для включения в планируемую работу.
- Транспортная база данных ГИС: новая модель заменит существующую, но будет структурирована согласно тем же направлениям, включая информацию по всем видам транспорта. Структура модели будет довольно проста. По каждому виду транспорта географическая информация связана с подробной информацией по транспортной инфраструктуре.
- Спрос на перевозки: Во-первых, анализ базируется на анализе перспектив роста на мировом уровне, во-вторых, на регионе ТРАСЕКА – территориях бывшего СССР и Восточной Европы.
- Прогнозирование грузопотоков (“ЕСА-Trans”): Моделирование основано в первую очередь на оценке грузовых перевозок между регионами изучаемой территории. Работа проводится в два основных этапа: определение матрицы на базисный год и матрицы на горизонтальный год. На основании моделирования проверяются стратегии, применяемые в отношении уровней организации транспортных операций,

## Отчет о ходе реализации проекта 1

внедрения методов управления перевозками и обеспечения транспортных мощностей с целью определения приоритетных мер вдоль самого коридора.

- Анализ перевозок: Будет проведен анализ текущих и будущих физических и нефизических узких мест (эксплуатационная несовместимость, мобильность, безопасность перевозок и экологические вопросы). Анализ покажет, насколько вырастет спрос на перевозки, и позволит определить расположение узких мест. При этом будут использоваться показатели качества работы.
- Возможная координация с другими текущими и завершенными проектами.
- Совершенствование возможностей определения качества работы по ключевым показателям, основанным на результатах моделирования грузопотоков и статистике по базе данных.
- Проведение учебных курсов для обеспечения устойчивости.
- Распространение результатов посредством взаимодействия с Лотом 2 и доступа к базе данных в режиме онлайн.
- Разработка требований к информационным технологиям (IT) для ПС и НС.

В разделе 5.2 более подробно излагается предлагаемая методика. В форме 1.4. представлен график его реализации.

## Лот 2 - Межрегиональный транспортный диалог

### Запланированная деятельность, как указано в Предварительном отчете.

1. В целях улучшения регионального транспортного диалога в соответствующих сферах гражданской авиации, транспортной инфраструктуры, безопасности всех способов транспортировки, дорожной и железнодорожной транспортировки опасных грузов, морской транспортировки были организованы восемь встреч экспертных рабочих групп и включены в рамки Бакинского процесса;
2. Организована Министерская Конференция по сотрудничеству в сфере транспортировок между ЕС - государствами побережья Черного моря - Каспийского моря и их соседями.
3. Проведено определение и продвижение в тематических областях, установленных рабочими группами Бакинской инициативы, устойчивых транспортных проектов инициативы расширенного регионального сотрудничества;
4. Содействие координации с Национальными Секретарями ТРАСЕКА, менеджерами ЕК, включая обеспечение делегаций ЕК, национальных координационных организаций, заинтересованных сторон проектов и МФИ, с одновременным распространением информации по ТРАСЕКА и другим транспортным проектам, финансируемым ЕК, а также изготовлением обновленных брошюр, и карты;
5. По договоренности с менеджером проектов ЕК и странами бенефициариями ТРАСЕКА, обеспечивается поддержка координационной деятельности ТРАСЕКА, стратегического плана мероприятий ТРАСЕКА и его выполнения;

### Отчет о ходе реализации проекта 1

---

6. Для определения и реализации определенных транспортировочных проектов в будущем созданы благоприятные условия возможным ГЧП и для увеличения объема соответствующих капиталовложений в инфраструктуру организованы 2 координационные встречи с МФИ и бенефициариями проекта.
7. В тесном сотрудничестве с ЕК, Постоянным Секретариатом и заинтересованными сторонами, составлены ежегодные отчеты о выполнении работ по координации и продвижению обеих программ ТРАСЕКА и Бакинской инициативы, включая затраты на координацию с Международными Финансовыми Институтами и результаты инвестиционных оценок;
8. По просьбе менеджера проектов ЕК: обеспечивается поддержка процесса планирования ЕК в сфере регионального транспортного сотрудничества. В соответствии с механизмом Европейской Политики Соседства и для соответствующей Центральноазиатской программы; в соответствии с Бакинской инициативой и транспортной политикой ЕК определены новые, вероятно, финансируемые ЕК проекты, включая расширение транс-европейских транспортировочных сетей в соседние страны. Подготовлено Техническое Задание, и проведены мероприятия в связи с другими проектами;

Планирование деятельности указано в формах 1.4 и 1.6.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### **4. Ход выполнения проекта в отчётный период**

#### **4.1 Краткое описание хода выполняемых операций**

##### **4.1.1 Лот 1 –Прогнозирование грузопотоков и база данных**

###### **Создание процесса по сбору данных и отбор экспертов по сбору данных**

Деятельность по созданию процесса по сбору данных и выбору местных экспертов по сбору данных началась в июле с Казахстана. Национальный Секретарь организовал заседание в Астане с ответственным заместителем министра, который является ответственным за проекты ТРАСЕКА. Должностное лицо, имеющее основную ответственность за проект, было назначено в лице Руководителя Подразделения Транспортной Политики и Международных Отношений. Эксперт по сбору данных будет находиться при транспортном институте НИИТК в г. Алматы. Большую пользу принесло посещение Астаны, где была проведена встреча с председателем Железнодорожного Комитета, заместителем председателя Дорожного Комитета и заместителем начальника Отдела Дорожного Транспорта.

Был установлен контакт для организации схожих визитов в две другие большие страны в западном регионе, а именно в Турцию и на Украину. Но по разным причинам оба визита были отложены. Посещение Украины имело двойную цель. Первая цель заключалась в том, чтобы выяснить, как можно основать офис второстепенного проекта в Киеве. Другая цель заключалась в налаживании контакта с Национальным Секретарём ТРАСЕКА при Министерстве Транспорта. Министерство уже имеет хорошо развитое статистическое управление, и чиновник этого управления был представлен Консультанту. Но необходимо будет рассмотреть назначение данного эксперта, ответственного за сбор данных по ТРАСЕКА. Позже будут предоставлены резюме кандидатов на данную должность.

В середине сентября Консультанту была предоставлена возможность представить проект на заседании Постоянного Секретариата МПК в Анталии, на котором присутствовало большинство Национальных Секретарей. На этом заседании обсуждались с Национальными Секретарями требования к созданию процессов по сбору данных и набору местных экспертов по сбору данных.

Польза была получена от правительства CAREC (Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество) в Душанбе при посещении Таджикистана. Там Национальный Секретарь размещается в Министерстве Транспорта, но он подотчетен Кабинету Министров. Наличие эксперта по сбору данных при ассоциации дорожно-транспортных фирм АВВАТ было представлено в качестве лучшей альтернативы для Таджикистана. Были приняты меры по отбору эксперта по базе данных.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

Планируемое посещение Кыргызстана было в последнюю минуту заменено контактом с помощником Национального Секретаря в Алматы. Кажется установленным, что эксперт по сбору данных будет находиться в Министерстве Транспорта. Для этой позиции была предложена кандидатура сотрудника, не являющимся государственным служащим.

В Румынии директор проекта и руководитель группы проекта нанесли визит Национальному Секретарю в его офисе в Министерстве Транспорта. Национальный Секретарь разъяснил Консультанту, что привлечение постороннего лица, оплачиваемого проектом, не будет являться хорошим решением, потому что ему/ей не будет разрешено налаживать контакты как должностному лицу Министерства. Представляется маловероятным, что он сможет получить данные также эффективно, как государственный чиновник. По этой причине Национальный Секретарь предпочитает использовать государственного служащего, назначенного для сбора данных, даже если это означает, что никакого вознаграждения не будет получено от проекта.

В Болгарии эксперт по сбору данных будет также находиться в Министерстве Транспорта. Было представлено одно резюме для кандидата на эксперта по сбору данных.

В Турции у Консультанта была ценная возможность представить проект аудитории из пятнадцати служащих Министерства Транспорта. Кажется, Министерство имеет хорошо развитый информационный центр. Консультант смог встретиться с экспертом, впоследствии предложенным на должность эксперта по сбору данных.

Армения и Молдова приветствовали идею назначения эксперта по сбору данных финансируемого в рамках проекта и предоставили резюме соответствующих кандидатур на должность эксперта по сбору данных.

В Узбекистане определение организации, которая будет вовлечена в процесс сбора данных, представляется особенно сложным ввиду того факта, что здесь не имеется Министерства транспорта, и что Узбекская Ассоциация Транспорта и Коммуникаций, которая являлась потенциальным партнёром проекта, была недавно распущена. Говорят, что Кабинет Министров благоприятно рассматривает идею, что эксперт по сбору данных будет работать в Узбекской Ассоциации Международных Экспедиторов. В любом случае, поскольку правительство Узбекистана не подписало Региональную Программу ТАСИС 2005 г., они не могут рассматриваться как прямые бенефициары программы. В настоящее время, оказание содействия в процессе сбора данных и набора экспертов в Узбекистане зависит от подписания программы. Несмотря на это, ожидается, что сбор данных может осуществиться в других формах.

Во время министерской конференции, проходящей в Астане, вновь обсуждался вопрос о наборе экспертов по сбору данных с Национальными Секретарями, присутствующими на заседании.

В отношении Грузии с августа поддерживались регулярные контакты с отделом транспорта, который входит в состав министерства экономики, но не был установлен подходящий график для посещения страны. Не оказал содействия и тот факт, что Грузия не присутствовала на заседаниях в Анталии и то, что отдел транспорта не послал своих представителей на конференцию в Астане.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

На момент написания все соответствующие страны предоставили резюме кандидатов на должность эксперта данных. Резюме с тщательным рассмотрением и упорядочиванием были сданы Руководителю Проекта ЕК. Консультант свяжется с отобранными и утвержденными экспертами для заключения рабочего договора.

### База данных

Два предыдущих проекта прогнозирования движения грузопотоков, проводимых в 1996 г. и 2000-2001 гг. оставили после себя ценный набор данных. Однако попытка построить транспортную базу данных ГИС (Географическая Информационная Система), обеспечивающую лёгкий доступ к имеющимся данным, была безуспешна. До сих пор ПС не использовал базу данных, предоставленную в августе 2006г.

Ещё неясно, какая часть существующей структуры будет повторно использоваться, но программное обеспечение ESRI ГИС сохранится, потому что оно обеспечивает совместимость с базами данных ГИС, разработанными Eurostat/ GISCO или различными DG Европейской Комиссии, как например DG Regio или DG TREN, которые все используют программное обеспечение ESRI ArcGIS.

Проблема широко обсуждалась с экспертами, присутствующими в ПС, когда база данных была передана в ТРАСЕКА, особенно с местным специалистом по информационным технологиям, который, выполнив работу, требует перехода от таблиц EXCEL в формат Access без вовлечения в аспект ГИС.

Мнения, которые были выслушаны, сходятся в том, что проблема связана не с самой базой данных, а данными, которые были не просто устаревшими, а часто отсутствующими для многих стран. Даже в отношении данных, оставленных проектом 2000-2001 гг., было так много неточностей по последним годам, что данные зачастую оказывались непригодными для использования.

Неудивительно, что не все данные, запрашиваемые от стран, смогли быть предоставлены. Запрашиваемая информация вовлекает такую огромную работу, что она может озадачить даже тех, кто обладает большим рвением. Часть данных, включённая в формы, поддерживающие сбор данных, не является легко доступной, как например, объёмы грузопотоков и время ожидания на переходах границы или даже среднегодовой показатель ежедневного движения для каждого отрезка дороги. Их сбор может потребовать трудоёмких и дорогостоящих специфических исследований. В отношении железнодорожного транспорта грузоперевозочные данные по транспортным сообщениям и по товарному типу обычно могут быть получены из баз данных железнодорожной компании, но это не является простой задачей. Также необходимо установить эффективный механизм для проверки предоставленных данных, потому что нет ничего легче, чем написать число в таблице Excel.

Это было основной причиной для набора местных экспертов, по проведению сбора данных в каждой стране. Ключевым моментом в успешной реализации проекта и создании реальных прогнозирований по грузопотокам является их способность обеспечить ПС соответствующими и обновленными данными.



## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

Когда сбор данных подходит к выполнению специфической задачи, следует задать вопрос, является ли правомерным заплатить существенную сумму, чтобы иметь их в базе данных ТРАСЕКА. Так ли это важно, например, для Украины, иметь полные данные по объемам грузоперевозок по таджикским дорогам? Не будет ли более полезным получить информацию по тенденциям во внешней торговле, которая позволит сделать предварительные прогнозы по загруженным объемам в портах Украины?

Консультантом уже подготовлен перечень данных, который потребуется для прогнозирования движения грузопотоков (включая формы для внесения данных) и может быть включен в базу данных (см. Приложение 1). Но определение окончательного перечня данных, которые должны быть собраны, требует соглашения по поводу того, каким должно быть содержание и, следовательно, цель базы данных ТРАСЕКА. Это может быть темой для рабочего заседания, проводимого в феврале.

### **Подготовка спецификаций для аппаратного и программного обеспечения, удовлетворяющего требованиям информационных технологий**

После проведения обсуждения с Постоянным Секретариатом касательно их нужд в оборудовании в области информационных технологий, Консультант подготовил перечень оборудования, подлежащего поставке по отдельному тендеру, который также включает в себя компьютеры и принтеры для каждой страны, и отправил данный перечень в ЕК.

После изучения перечня Руководитель Проекта сообщил, что планируемый бюджет был предназначен главным образом для программного обеспечения, в частности, такого, которое необходимо для обеспечения консультации и возможного обновления базы данных ГИС на уровне страны Национальными Секретарями.

Исправленный перечень в настоящее время включает в себя следующие компоненты: программное обеспечение для базы данных ГИС, программное обеспечение для прогнозирования движения грузопотоков и оборудование для Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА. Согласно ЕК и ввиду специфичности требуемого программного обеспечения еще не ясно, будет ли возможно приобретение оборудования посредством запланированного тендера.

Ожидается, что оборудование и программное обеспечение будет поставлено в конце 2008 года.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### 4.1.2 Лот 2- Межрегиональный транспортный диалог

#### Содействие Рабочим Группам

В рамках Бакинского процесса специалисту по транспортной политике и разработке проекта было оказано содействие в области планирования, организации и осуществления первого заседания Рабочей Группы по гражданской авиации, успешно проведенного 22 октября в Кишиневе.

Было проведено обсуждение с Постоянным Секретариатом и ЕК по будущим заседаниям Рабочей Группы и вкладу в следующее Заседание, предлагаемое к проведению по морской теме в Одессе в начале 2008 года. Для обеспечения большей координации и ввиду финансовых причин, кажется более важным организовать параллельно рабочие группы в Баку и рабочие встречи ТРАСЕКА на уровне экспертов. Согласно графику рабочих групп в Баку, которые будут предоставлены отделом транспорта DG Transport, следующие встречи будут организованы проектом.

#### Организация Министерской Конференции

В рамках Бакинского процесса только одна рабочая группа могла быть организована в 2007г. В результате, ЕК решило не проводить конференцию Бакинской инициативы, следующую за министерской конференцией ТРАСЕКА в 2007 году. Конференцию посетили Руководитель Группы и Специалист по транспортной политике и разработке проекта.

#### Определение устойчивых проектов

Определение должно выполняться в согласовании с другими организациями и особенно с МФИ. По этой причине Консультант посетил министерскую конференцию, проведенную в Душанбе в ноябре CAREC, который был сформирован Азиатским Банком Развития (АБР) для содействия экономическому сотрудничеству в Центральной Азии, и в настоящее время поддерживается другими международными финансовыми институтами (МФИ) и агентствами ООН. Представилось возможным провести обсуждения не только с представителями АБР, но и с другими организациями. Консультант консалтинговой компании TERA, проводящий изучение региональной транспортной стратегии, планирует прибыть с перечнем 80 проектов в начале 2008 г. Тот факт, что CAREC проведёт важные события в Баку в течение 2008 г., будет способствовать контактам.

#### Координация и поддержка ТРАСЕКА /ЕС

Первые встречи были проведены с Генеральным Секретарём Постоянного Секретариата с целью обсуждения, среди прочих вопросов, будущих заседаний Рабочей Группы и финансовой поддержки видам деятельности ТРАСЕКА.

Последующие заседания были проведены в Постоянном Секретариате по поддержке информационных потребностей, включая карту, брошюру и т.д. Поддержка, главным образом финансовая, будет оказана подготовке современной карты ТРАСЕКА и публикации информационных бюллетеней и брошюры заблаговременно в отношении Саммита, который будет проведен в конце лета (см. Приложение 3).

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### **4.2 Достижения по сравнению с планируемыми результатами**

#### **Лот 1- Прогнозирование грузопотоков и база данных**

Набор экспертов по сбору данных занял значительно больше времени, чем ожидалось. Это привело к задержке проведения рабочей встречи по сбору данных, запланированной на декабрь. Теперь, когда эксперты по сбору данных отобраны, рабочая встреча может состояться в феврале.

К настоящему времени уже согласован список необходимого оборудования и программного обеспечения, а также готовится тендер ЕК.

Была установлена детальная методология для прогнозирования грузопотоков и определены эксперты по данной работе. Отобранное программное обеспечение STAN является настолько специфичным, что возникновение проблем в рамках тендера для его приобретения, является маловероятным.

#### **Лот 2- Межрегиональный транспортный диалог**

Самой срочной задачей была организация заседаний Рабочей Группы. Полная поддержка была предоставлена осуществлению первого заседания Рабочей Группы по гражданской авиации, успешно проведенной 22 октября в Кишиневе.

### **4.3 Отклонение от первоначального планирования и причины**

По Лоту 1 было отклонение от первоначального плана, связанное с созданием процесса по сбору данных. В соответствии с разъяснением, приведённым выше, процесс набора местных экспертов столкнулся с непредвиденными трудностями ввиду необходимости придерживаться административного регулирования в каждой стране. Это привело к 2 месячной задержке начала сбора данных.

В отношении Лот 2 не было отмечено существенного отклонения от первоначального планирования.

### **4.4 Специальные действия, требуемые от местных органов власти**

Успех по сбору данных и соответственно, прогнозирования грузопотоков, а также создание базы данных ТРАСЕКА будут в значительной степени зависеть от прилагаемых усилий на уровне стран.

В связи с этим, первостепенной важностью является процесс, который может быть поддержанным национальными должностными лицами, в особенности с министерств по транспорту и конечно Национальными Секретарями ТРАСЕКА

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### 5. Планирование проекта на следующий отчётный период

#### 5.1 Контроль над успешным ходом проекта

##### Методика Лота 1

Цель Лота 1 состоит в обеспечении и разработке механизмов планирования и показателей по определению качества работы для эффективного прогнозирования торговых и транспортных операций в странах ТРАСЕКА.

Для достижения этих целей возникла необходимость в трансформации метода Лота 1 по оценке деятельности транспортного моделирования, описанной в Первоначальном отчете, в более широких рамках и ее построении на основании реалистичной оценки перспектив развития коридора ТРАСЕКА. По существу, возникла необходимость в расширении существующей методологии и подключению к ней широко обоснованного и всестороннего подхода. Предлагаемые новые аналитические рамки больше соответствуют общим целям проекта, состоящим в совершенствовании конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА – необходимо поднять уровень предлагаемых транспортных операций.

Для объяснения всех этих факторов методика проведения работы, изложенная в ТЗ, была пересмотрена. Определено подробное и более точное изложение проводимой работы. Согласно новой методике акцент ставится на проведении анализа существующего положения, анализа инвестиций и других обязательств, анализа физических и нефизических узких мест и моделирования спроса на перевозки.

Методика состоит из шести основных направлений: инвентаризация и анализ СВОТ, транспортная база данных ГИС, спрос на перевозки, транспортное грузовое моделирование, анализ перевозок и координация с другими текущими и завершенными проектами. В методике также учитываются завершенные и текущие исследования с целью определения узких мест и усовершенствования как в регионе ТРАСЕКА, так и в соседних регионах. Очень важно, что предлагаемые рамки включают также метод получения и хранения необходимых сведений в банке данных ТРАСЕКА для проведения анализа, а также оценки узких мест. В анализе будет показана степень роста спроса на перевозки и определены расположения узких мест.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### **5.2 Предложение по регулированию планирования всего проекта и оценка последствий**

#### **Лот 1- Прогнозирование грузопотоков и база данных**

Последовательность видов деятельности, приведённая в Предварительном Отчёте, тесно придерживалась целей, установленных в разделе 2.3. ТЗ. После обсуждения этого отчёта и контактов с партнёрами проекта, можно более конкретно представить виды деятельности, подлежащие выполнению. Исправленная последовательность представлена в приложенной Форме 1.4.

Ниже представлены основные рабочие задачи, которые должны быть выполнены, и предлагаемая методика выполнения этих задач по каждому направлению.

#### **Направление 1.3 – Инвентаризация и анализ СВOT (SWOT) – обзор транспортного коридора ТРАСЕКА**

- Инвентаризация транспортных политик – национальная политика и политика нескольких стран согласно региональной классификации: Кавказ (Азербайджан, Армения, Грузия), Республики Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан), и Черное море (Украина, Молдова, Румыния, Болгария, Турция).
- Компиляция торговых и грузовых потоков
- Оценка конкурирующих маршрутов (северного - через Россию и южного - через Иран) и их сравнительные преимущества
- Соединения с Трансъевропейскими сетями
- Анализ существующей инфраструктуры – в области автомобильного, железнодорожного и морского транспорта (Каспийское и Черное моря) в коридоре ТРАСЕКА
- Анализ текущих и запланированных проектов Технического содействия и инвестиционных проектов

На основании проводимой инвентаризации определяются преимущества и недостатки транспортной системы, изучаются предоставляемые возможности и предполагаемые угрозы. Наряду с инвентаризацией, эта проверка помогает определить затрагиваемые вопросы и действия для включения в планируемую работу.

Следующие виды информации, которую предполагается почерпнуть в ходе командировок в страны (включая встречи с государственными органами власти), предварительные исследования, рассмотрение совместно с экспертами по разным секторам транспорта ТРАСЕКА включают:

- Основные проблемы и вопросы транспорта
- Движущие силы спроса на перевозки
- Отсутствующие соединения
- Узкие места в перевозочном процессе
- Вопросы безопасности

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

- Транспортные узлы, подходящие для интеграции видов транспорта или сетей
- Конкретные вопросы по видам транспорта
- Экологические вопросы

Каждый сектор – автомобильный, железнодорожный и морской будут изучены по очереди.

### Направление 1.4 – Транспортная база данных ГИС

- Общая цель состоит в создании и организации системы базы данных ГИС, которая должна стать в конечном итоге устойчивой и совместимой с другими методами сбора данных ЕС.
- Определяются условия структуры управления базой данных, и проводится мониторинг качества работы коридора.
- Создана сеть местных экспертов по сбору данных в каждой стране ТРАСЕКА при поддержке двух региональных проектных офисов в Баку и Алмате.
- Определены требования к сбору данных согласно следующей классификации: общие (статистические ежегодники, государственное регулирование относительно данных по грузовым перевозкам, социально-экономическим сведениям, данным по транспортной сети и эксплуатации транспорта). База данных работает в формате Excel, тогда как форматы для ведения отчетности /проведения анализа следует еще определить (например, для таблиц по состоянию коридора).
- Проводятся тренинги.

При создании базы данных будут применяться следующие принципы.

- Существующая модель будет заменена новой моделью, хотя структура ее будет строиться по тем же направлениям, включая информацию по всем видам транспорта. План создания по возможности будет довольно простым. Для каждого вида транспорта географическая информация связана с подробными данными по транспортной инфраструктуре.
- Применяется структура базы данных в формате ESRI
- Осуществляется связь с моделью перевозок
- Для обеспечения внутренней согласованности данных и их интегрирования используется единая, централизованная и интегрированная база данных для применения всех системных модулей. База данных будет аккумулировать всю соответствующую информацию для отчетов, запросов и ввода входящей информации в модули организованным, систематизированным образом. База данных аккумулирует данные, главным образом, у местных экспертов по сбору данных, которые, в свою очередь, собирают информацию из широкого спектра источников. Информация, генерированная одним модулем системы, автоматически становится доступной для использования всеми остальными модулями, запрашивающими эту информацию.
- Система будет способна предоставить доступ к базе данных в режиме онлайн, механизмы для статистического анализа данных, гибких генераторов отчетов и графических дисплеев, управляемых пользователем.

С точки зрения самих данных, будут составляться отчеты по странам.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

### Направление 1.5 – Спрос на перевозки

- Конкретизировать факторы политического развития и экономического роста, влияющие на торговлю как основу для прогнозирования развития торговли и грузопотоков в будущем
- Создание будущих сценариев – три сценария будут создаваться на основании различных прогнозов относительно внешних (к примеру, экономических) и внутренних (транспортной инфраструктуры) факторов. Они будут управлять прогнозами на основе исследования модели, и обеспечивать реальной структурой для получения результатов.

Анализ, главным образом, основывается на аналитическом исследовании перспектив роста на мировом уровне, а затем сосредоточивается на регионе ТРАСЕКА – территориях бывшего СССР и Восточной Европы. Будут использованы многочисленные источники статистических данных для определения внутреннего валового продукта (ВВП) и трудовых ресурсов, оценки темпов роста, изучения рисков и государственных экономических структур, оценки внешних изменений (к примеру, технологии), прогноза темпов роста и, в конечном итоге, предоставления прогнозов по экспорту.

### Направление 1.6 – Моделирование и прогнозирование грузопотоков

- Классифицирование модели для отображения существующих международных внешнеторговых потоков
- Прогнозирование грузопотоков по видам транспорта

Моделирование, главным образом, основано на оценке грузовых перевозок между регионами по изучаемой территории. Применяется два основных этапа:

- Оценка базисной годовой матрицы
- Оценка матрицы для горизонтального года.

В отношении базисного года основными ресурсами являются база данных ТРАСЕКА, дополненная другими имеющимися ресурсами, такими как, например, прошлые модели, информация EUROSTAT в отношении внешней торговли, исследования, проведенные ETIS-Base, ООН, Всемирным банком и другими международными организациями, обеспечивающими торговыми матрицами для соседних регионов.

Далее разрабатывается модель грузовых перевозок для демонстрации взаимодействия между транспортной инфраструктурой, затратами и спросом. Формулирование модели будет по мере возможности адаптировано согласно другим моделям грузовых перевозок, которые уже успешно применялись. Основным источником послужит формулировка, использованная Проектом по Северной транспортной оси, являющегося пилотным проектом для осуществления мероприятий, предложенных Группой высокого уровня по Трансъевропейским транспортным сетям (TEN-T).

Испытываются стратегии совершенствования транспорта в отношении регулирования уровней транспортных операций, применения мер управления перевозками и обеспечения транспортных мощностей для определения приоритетных мер вдоль коридора.

С точки зрения программного обеспечения для разработки модели будет использован программный пакет STAN. Его выбор основан на анализе по многим критериям альтернативных пакетов транспортного планирования. Консультант применял этот пакет в ряде успешных исследований ЕС.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### Направление 1.7 – Анализ перевозок

- Определение узких мест – в автомобильном, железнодорожном и морском секторах, а также на пересечении наземных границ/морских портов – с точки зрения возможностей, уровня эксплуатации транспорта, регулятивных/правовых аспектов, безопасности и экологии
- Определения приоритетов усовершенствования, основанного на анализе издержек и выгод

Будут проанализированы текущие и будущие физические и нефизические узкие места. Анализ покажет, насколько вырастет спрос на перевозки, и позволит определить расположение узких мест. При этом будут использоваться показатели качества работы:

- Эксплуатационная или регулятивная несовместимость
- Подвижность – скорость, препятствия и надежность
- Безопасность перевозок
- Экологические вопросы – выбросы, экологически чувствительные места и городские территории

Это позволит провести анализ, сравнение и классификацию различных мер по усовершенствованию. Будут проанализированы возможности и узкие места по каждому сектору сети ТРАСЕКА, включая пересечение границ и терминалы.

### Направление 1.8 – Координация с другими текущими и завершенными проектами

- Совершенствование морского сообщения между странами ТРАСЕКА и Трансъевропейскими транспортными сетями (TEN)
- Морские магистрали в Черном и Каспийском морях
- Разработка координированных национальных транспортных стратегий в странах ЦА (CAR)
- Аналитическая поддержка мониторинга реализации основных транснациональных транспортных осей, соединяющих ЕС с соседними странами (ASTAN)
- За мир и развитие: Продление основных Трансъевропейских транспортных осей на соседние страны и регионы (отчет Группы Высокого уровня под руководством Лойолы де Паласио)
- Пан-Евростар Панъевропейские транспортные коридоры и Отчет о положении в регионе: События и деятельность за период 1994-2003/Прогноз до 2010г.
- Пилотный проект по Северной транспортной оси для аналитических рамок мониторинга реабилитации инфраструктуры и мероприятий по усовершенствованию возможностей, предложенных Группой высокого уровня
- Другие проекты ЕС и национальные проекты, планы усовершенствования модальности и ТЭО, и т.д.

Будет обеспечено взаимодействие с другими текущими проектами насколько это возможно через непосредственные контакты для координации и применения разработанных методов и подходящих источников данных.



## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### Лот 2- Межрегиональный транспортный диалог

В отношении деятельности, описанной в Предварительном отчете и резюмированной в главе 3, не предусматривается никаких изменений. Однако в ходе работы может возникнуть необходимость в некоторой корректировке. Кроме того, вновь назначенный Специалист по транспортной политике и проектному развитию может предложить изменения к тому, что было запланировано для Лота 2.

### Укомплектование штатом

В таблице ниже указаны должности и обязанности для выполнения Лота 1. Вкратце:

- Специалист по транспорту и специалист по планированию перевозок работают в качестве проектной группы, занятой во всей деятельности.
- Специалист по транспортному моделированию осуществляет прогнозирование грузопотоков.
- Экономист-транспортник, в основном, занят созданием внешних (определяющих динамику макроэкономических величин) сценариев для описания спроса на перевозки в будущем.
- Эксперты по базам данных ГИС и перевозкам работают совместно над созданием базы данных – данные и аспекты ГИС.
- Краткосрочные эксперты несут ответственность за конкретные вопросы по различным видам транспорта, правовым и тарифным аспектам, а также за работу веб-сайта.

### Отчет о ходе реализации проекта 1

Должность	Деятельность					
	1 Инв.+Swot	2 База данных	3 Спрос	4 Модель	5 Анализ	6 Взаимод.
Специалист по транспорту						
Специалист по планированию						
Специалист по моделированию						
Экономист-транспортник						
ГИС эксперт						
Эксперт по перевозкам						
Эксперты по видам транспорта						
• Автомобильный						
• Железнодорожный						
• Морской						
Правовые вопросы						
Тарифы						
Веб-сайт						

Некоторые эксперты, в частности, по видам транспорта могут также выполнять работу в рамках Лота 2.

К тому же для Лота 2 может потребоваться следующая экспертиза:

- Транспортная экономика и планирование;
- Предварительный финансовый анализ / моделирование;
- Развитие проекта / планирование и оценка затрат;
- Финансовый / анализ инвестиционного фонда;
- Институциональные / правовые / регулятивные рамки для государственно-частного партнерства.

Два офиса второстепенных проектов были учреждены в Алматы и Баку. Они укомплектованы штатом из квалифицированных местных специалистов, которые как ожидается, сыграют главную роль в проекте, в частности, при сборе данных.

*Отчет о ходе реализации проекта 1*

---

## ПРИЛОЖЕНИЯ

<i>Форма 1.4:</i>	Общий план действий
<i>Форма 1.5:</i>	Общий план по достижению результатов
<i>Форма 1.6:</i>	План действий на следующий период
<i>Форма 2.2:</i>	Отчет о ходе реализации проекта
<i>Форма 2.3:</i>	Отчет об использовании ресурсов
<i>Форма 2.4:</i>	Отчет о характеристике результатов
<i>Приложение 1:</i>	Концепт дизайна базы данных ТРАСЕКА
<i>Приложение 2:</i>	Должностные инструкции местным экспертам по сбору данных
<i>Приложение 3:</i>	Отчет об информационных потребностях ТРАСЕКА
<i>Приложение 4:</i>	Отчет по предложению о Деловом Консультативном Совете (ДКС)
<i>Приложение 5:</i>	Отчет о предложенном Инвестиционном Фонде (ИФ)

Отчет о ходе реализации проекта 1

**ФОРМА 1.4. [1]: ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ – Лот 1 (Обновлено)**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ				Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi				Страны: страны ТРАСЕКА				Страницы : 1 из 2					
Запланированный период: июль – декабрь 2007				Подготовлено: 26 декабря, 2007г.				Консультант ЕК: Louis Berger SAS совместно с WSP									
Цели проекта: Общая цель: Оказание содействия региональному сотрудничеству в сфере транспортировки путем создания возможностей и проведения тренинг - мероприятий, разработки прогнозов транспортировки и инвестиционных оценок в регионе ТРАСЕКА и посредством эффективного регионального транспортного диалога со странами Черного моря / Каспийского моря и их соседей в рамках ТРАСЕКА и Бакинской Инициативы Конкретная цель Лота 1: Обеспечение и разработка механизмов оценки планирования и выполнения работы для подготовки эффективного прогноза в сфере торговли и транспортировки в странах ТРАСЕКА																	
No	ОСНОВНЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ИНТЕРВАЛ ВРЕМЕНИ												РЕСУРСЫ			
		2007				2008				2009				КАДРЫ		ОБОРУДОВАНИЕ	ДРУГОЕ
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	Консультант ЕС	Местный штат		
1.1	Создание процесса по сбору данных и набор экспертов			XX	XXX	X								60			
1.2	Оказание поддержки в сборе обновленных данных				XX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XX			25		Весь проект 1 рабочая станция, 3 компьютера, 4 ноутбука, 1 LAN, 2 UPS, 5 принтеров, 1 факс, 5 телефонов, 1 копировальная машина, 9 рабочих столов, 3 + 2 кабинетов	145 поездок (включая тренинги)
1.3	Инвентаризация и анализ СВOT (SWOT)					XXX	XXX							52			
1.4	Создание транспортной базы данных ГИС					XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XX			132			
1.5	Определение спроса на перевозки					XX	XXX							38			
1.6	Проведение прогнозирования грузопотоков						XXX	XXX						130			
1.7	Выполнение анализа по транспорту							XXX	XXX	XXX				143			
1.8	Координация с другими проектами					X	X	X	X	X	X			20			
1.9	Создание показателей по оценке результативности							XXX						12			
1.10	Проведение тренинг - сессий					X			X		X			15			
1.11	Распространение результатов							X		XX	XX			15			
1.12	Разработка IT требований				XXX					X				8			
													ИТОГО	650 раб.дней	150 недель		

Отчет о ходе реализации проекта 1

**ФОРМА 1.4. [2] : ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ – Лот 2**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ				Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi				Страны: Страны ТРАСЕКА				Страницы : 2 из 2				
Запланированный период: июль – декабрь 2007				Подготовлено: 26 декабря , 2007г.				Консультант ЕК: Louis Berger SAS совместно с WSP								
Цели проекта: Общая цель: Оказание содействия региональному сотрудничеству в сфере транспортировки путем создания возможностей и проведения тренинг - мероприятий, разработки прогнозов транспортировки и инвестиционных оценок в регионе ТРАСЕКА и посредством эффективного регионального транспортного диалога со странами Черного моря / Каспийского моря и их соседей в рамках ТРАСЕКА и Бакинской Инициативы Конкретная цель Лота 2: Содействие региональному транспортному диалогу между ЕС и государствами побережья бассейна Черного моря / Каспийского моря и их соседями, а также содействие координации региональных транспортных инициатив и связям с Международными Финансовыми Институтами																
No	ОСНОВНЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ИНТЕРВАЛ ВРЕМЕНИ												РЕСУРСЫ		
		2007				2008				2009				КАДРЫ		ОБОРУДОВАНИЕ
1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	Консультант ЕС	Местный штат			
2.1	Проведение 8 Рабочих Групп			X	XX	XX	XX	XX	XX	X			90 рд		<i>Весь проект</i> 1 рабочая станция, 3 компьютера, 4 ноутбука, 1 LAN, 2 UPS, 5 принтеров, 1 факс, 5 телефонов, 1 копировальная машина, 9 рабочих столов, 3 + 2 кабинетов	360 поездок Включая Рабочие Группы и Министерскую конференцию)
2.2	Проведение министерской конференции						XX					40 рд				
2.3	Определение устойчивых проектов				XX	XX	XX	XX	XX			50 рд				
2.4	Обеспечение координации и поддержки ТРАСЕКА /ЕК			X	X	X	X	X	X			50 рд				
2.5	Обеспечение поддержки в подготовке плана действий				X	X	X	X	X			30 рд				
2.6	МФИ и развитие ГЧП			XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XX			120 рд				
2.7	Содействие в работе над отчетом о ходе реализации проекта				X	X	X	X	XXX			40 рд				
2.8	Поддержка процесса составления программы ЕК			X	X	X	X	X	X			30 рд				
<b>ИТОГО</b>												450 рд	220 недель			

Отчет о ходе реализации проекта 1

**ФОРМА 1.5 [1]: ОБЩИЙ ПЛАН ПО ДОСТИЖЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ – Лот 1**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ		Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi	Страны: Страны ТРАСЕКА	Страницы: 1 из 2
Запланированный период: июль – декабрь 2007		Подготовлено: 26 декабря, 2007г.	Консультант ЕК: Louis Berger SAS совместно с WSP	
Результаты (описание и определение дат)		Согласованные и контролируемые целевые показатели		Ограничения и предположения
1. Создание организации по сбору данных [февраль 2008]		1. Набраны местные эксперты по сбору данных		1. Соглашение между многочисленными сторонами; действующие эксперты с соответствующим офисным оборудованием
2. Сбор и обновление данных [май 2009]		2. Определены ответственности, разработаны общие формы, утвержден контроль над качеством		2. Наличие, надежность и стоимость информации
3. Модель прогнозирования включ. базу данных ГИС [март 2009]		3. Действующие транспортная модель и база данных ГИС		3. Транспортная модель и база данных будет находиться в ПС в Баку, способность к усвоению и устойчивости
4. Созданы показатели по оценке результативности [ноябрь 2008]		4. Имеются в наличие показатели транспортной деятельности		4. Количественная и качественная оценка, основанная на аспектах транспортного моделирования и других анализов
5. Прогнозирование грузопотоков [январь 2009]		5. Прогнозирования по грузопотокам предоставлены и определен потенциал		5. Наличие и надежность вводных данных, т.е. по транспортным, экономическим и демографическим факторам; действующие эксперты по сбору данных
6. Тренинг-сессии [март 2009]		6. Проведены тренинг - сессии		6. Компетентное участие
7. Результаты распространены [апрель 2009]		7. Веб-страница ТРАСЕКА, данные, доступны онлайн		7. Экспертная оценка доступа онлайн, удаленный доступ основной информации с базы данных
8. Требования IT [декабрь 2007]		8. Начато выполнение контракта поставки IT, оборудование получено и установлено		8. Соглашение между всеми сторонами

Отчет о ходе реализации проекта 1

**ФОРМА 1.5 [2]: ОБЩИЙ ПЛАН ПО ДОСТИЖЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ – Лот 2**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ		Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi	Страны: Страны ТРАСЕКА	Страницы: 2 из 2
Запланированный период: июль – декабрь 2007		Подготовлено: 26 декабря, 2007г.	Консультант ЕК: Louis Berger SAS совместно с WSP	
Результаты (описание и определение дат)	Согласованные и контролируемые целевые показатели	Ограничения и предположения		
<p>1. Поддержка Рабочих групп [апрель 2009]</p> <p>2. Министерская конференция [лето 2008]</p> <p>3. Определение устойчивых проектов [сентябрь 2008]</p> <p>4. Обеспечение координации и поддержки ТРАСЕКА/ЕК [апрель 2009]</p> <p>5. Обеспечение поддержки в подготовке плана действий [начало 2009]</p> <p>6. (i) Развитие ГЧП и and (ii) координация с МФИ [январь 2009] [март 2009]</p> <p>7. Ежегодный отчет о ходе реализации проекта [январь 2009]</p> <p>8. Поддержка процесса составления программы ЕК [апрель 2009]</p>	<p>1. Поддержка организации 8 Рабочих Групп</p> <p>2. Поддержка и организация 1 конференции</p> <p>3. Определение проектов и предварительная оценка с ТЗ-ми</p> <p>4. (i) Кол-во встреч и диалог, и (ii) подготовка обновленной карты и брошюры</p> <p>5. Предоставлена запрошенная поддержка в подготовке плана действий</p> <p>6. (i) осмотр структуры; подготовлен отчет о возможностях; рекомендовано 2 ГЧП проекта для дальнейших анализов; 2 ТЗ-ния; (ii) организация 2 скоординированных встреч с МФИ</p> <p>7. 2 отчета о ходе реализации проекта</p> <p>8. Оказание поддержки проектам; предварительная оценка, подготовка ТЗ-ний; оказание другого возможного содействия</p>	<p>1. Рабочие группы могут быть запланированы ЕК/ТРАСЕКА</p> <p>2. Конференция может быть предусмотрена министрами.</p> <p>3. Обоснованные проекты могут быть определены и согласованы ЕК/ТРАСЕКА, в особенности региональные проекты</p> <p>4. Плодотворное сотрудничество, вклад и инициатива со стороны ТРАСЕКА/НС и Консультантом</p> <p>5. Вклад и проактивное сотрудничество между ТРАСЕКА/НС и Консультантом</p> <p>6. (i) Предположение о наличии подходящих проектов ГЧП для развития; (ii) Предположение о возможном согласии МФИ на встречу</p> <p>7. Предположение о тесном сотрудничестве</p> <p>8. Предположение необходимых и подходящих проектов.</p>		

Отчет о ходе реализации проекта 1

**ФОРМА 1.6 [1]: ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД: Лот 1 (Обновлено)**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ				Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi				Страны: Страны ТРАСЕКА				Стр-цы: 2 из 2			
Запланированный период: июль – декабрь 2007				Подготовлено: 26 октября, 2007г.				Консультант ЕС: Louis Berger SAS совместно с WSP							
Цели проекта: Общая цель: Оказание содействия региональному сотрудничеству в сфере транспортировки путем создания возможностей и проведения тренинг - мероприятий, разработки прогнозов транспортировки и инвестиционных оценок в регионе ТРАСЕКА и посредством эффективного регионального транспортного диалога со странами Черного моря / Каспийского моря и их соседей в рамках ТРАСЕКА и Бакинской Инициативы Конкретная цель Лота 2: Содействие региональному транспортному диалогу между ЕС и государствами побережья бассейна Черного моря / Каспийского моря и их соседями, а также содействие координации региональных транспортных инициатив и связям с Международными Финансовыми Институтами															
No	ДЕЙСТВИЯ	ИНТЕРВАЛ ВРЕМЕНИ										РЕСУРСЫ			
		2008										КАДРЫ		ОБОРУДОВАНИЕ	ДРУГОЕ
		7 - январь	8 - февраль	9 – март		10 - апрель		11 - май		12 - июнь		Кон-т ЕК	Местн. персонал		
1.1	Создание процесса по сбору данных и набор местных экспертов	XX	XX	X								12			
1.2.	Оказание поддержки в сборе обновленных данных	XX	XX	XX	X		X		X		X	10		Весь проект 1 рабочая станция, 3 компьютера, 4 ноутбука, 1 LAN, 2 UPS, 5 принтеров, 1 факс, 5 телефонов, 1 копиров. машина, 9 рабочих столов, 3 + 2 кабинетов	36 поездок Включая 30 Рабочие Группы в Кишиневе
1.3	Инвентаризация и анализ SWOT (SWOT)	XX	XX	XX	XX	XX									
1.4	Создание транспортной базы данных ГИС		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	52			
1.5	Определение спроса на перевозки			XX	XX	XX	XX					45			
1.6	Проведение прогнозирования по грузопотокам		XX			XX	XX	X	XX	X	XX	38			
1.7	Выполнение анализов по транспорту											70			
1.8	Координация с другими проектами	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
1.9	Создание показателей по оценке результативности											6			
1.10	Проведение тренинг - сессий		XX	XX											
1.11	Распространение результатов											10			
1.12	Разработка IT требований														
ИТОГО:											243 раб дней	150 недель			



Отчет о ходе реализации проекта 1

**ФОРМА 1.6 [2]: ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД: Лот 2**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ				Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi				Страны: Страны ТРАСЕКА				Стр-цы: 2 из 2			
Запланированный период: июль – декабрь 2007				Подготовлено: 26 октября, 2007г.				Консультант ЕС: Louis Berger SAS совместно с WSP							
Цели проекта: Общая цель: Оказание содействия региональному сотрудничеству в сфере транспортировки путем создания возможностей и проведения тренинг - мероприятий, разработки прогнозов транспортировки и инвестиционных оценок в регионе ТРАСЕКА и посредством эффективного регионального транспортного диалога со странами Черного моря / Каспийского моря и их соседей в рамках ТРАСЕКА и Бакинской Инициативы Конкретная цель Лота 2: Содействие региональному транспортному диалогу между ЕС и государствами побережья бассейна Черного моря / Каспийского моря и их соседями, а также содействие координации региональных транспортных инициатив и связям с Международными Финансовыми Институтами															
No	ДЕЙСТВИЯ	ИНТЕРВАЛ ВРЕМЕНИ										РЕСУРСЫ			
		2008										КАДРЫ		ОБОРУДОВАНИЕ	ДРУГОЕ
		7 - январь	8 - февраль	9 – март	10 - апрель	11 - май	12 - июнь	Конс-т ЕК	Местн. персонал						
2.1	Организация встречи 8 рабочих групп	X	XX	XXX		XXX			XXX		XXX	40		Весь проект 1 рабочая станция, 3 компьютера, 4 ноутбука, 1 LAN, 2 UPS, 5 принтеров, 1 факс, 5 телефонов, 1 копиров. машина, 9 рабочих столов, 3 + 2 кабинетов	36 поездок Включая 30 Рабочие Группы в Кишиневе
2.2	Проведение министерской конференции			X	X		XXX	XXX		X	X	5			
2.3	Определение и развитие устойчивых транспортных проектов и инициатив										XXX	35			
2.4	Обеспечение координации и поддержки ТРАСЕКА/ЕК	X	X		X				X		X	5			
2.5	Обеспечение координации и поддержки ТРАСЕКА/ЕК			X				X	XX			3			
2.6	Поддержка плана действий МФИ и развитие ГЧП	X		XXX				XXX			XXX	25			
2.7	Содействие в создании отчетов о ходе реализации проекта										XX	2			
2.8	Поддержка составления программы ЕК	X		X		X				X		5			
ИТОГО:											20 раб дн.	25неделя			

Отчет о ходе реализации проекта 1

**Форма 2.2 (1): ОТЧЕТ О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА – Лот 1**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ		Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi						Страны: Страны ТРАСЕКА				Страницы: 1 из 2			
Запланированный период: июль – декабрь 2007		Подготовлено: 26 декабря, 2007г.						Консультант ЕК: Louis Berger SAS совместно с WSP							
Цели проекта: Общая цель: Оказание содействия региональному сотрудничеству в сфере транспортировки путем создания возможностей и проведения тренинг - мероприятий, разработки прогнозов транспортировки и инвестиционных оценок в регионе ТРАСЕКА и посредством эффективного регионального транспортного диалога со странами Черного моря / Каспийского моря и их соседей в рамках ТРАСЕКА и Бакинской Инициативы															
Конкретная цель Лота 1: Обеспечение и разработка механизмов оценки планирования и выполнения работы для подготовки эффективного прогноза в сфере торговли и транспортировки в странах ТРАСЕКА															
№	ВЫПОЛНЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ИНТЕРВАЛ ВРЕМЕНИ 2007 – 2009						РЕСУРСЫ							
		Месяцы						КАДРЫ КОНСУЛЬТАНТ ЕК		МЕСТНЫЙ ШТАТ СУБКОНТР-В		ОБОРУДОВАНИЕ и МАТЕРИАЛ		ДРУГОЕ	
		1 Июль	2 Авг.	3 Сент.	4 Окт.	5 Ноябрь.	6 Дек.	Запланир	Использ	Запланир.	Использ	Запланир.	Использ.	Запланир.	Использ.
1.1	Создание процесса по сбору данных	XXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXX	47	48						
1.2	Оказание поддержки в сборе обновленных данных		X	X	X	XX	XX	17	15						
1.3	Инвентаризация и анализ СВOT (SWOT)	)	)	)	)	)	)								
1.4	Создание транспортной базы данных ГИС	)	)	)	)	)	)								
1.5	Определение спроса на перевозки	)	X	XX	XXX	XXX	XX	35	40						
1.6	Проведение прогнозирования по грузопотокам	)	)	)	)	)	)								
1.7	Выполнение анализов по транспорту	)	)	)	)	)	)								
1.8	Координация с другими проектами	)	)	)	)	)	)								
1.9	Создание показателей по оценке результативности	)	)	)	)	)	)								
1.10	Проведение тренинг - сессий	)	)	)	)	)	)								
1.11	Распространение результатов	)	X	X	X	X									
1.12	Разработка IT требований	)						7	10						
	ИТОГО							118	126						

Отчет о ходе реализации проекта 1

**ФОРМА 2.2 (2): ОТЧЕТ О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА – Лот 2**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ		Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi				Страны: Страны ТРАСЕКА				Страницы: 2 из 2						
Запланированный период: июль – декабрь 2007		Подготовлено: 26 декабря, 2007г.				Консультант ЕК: Louis Berger SAS совместно с WSP										
Цели проекта: Общая цель: Оказание содействия региональному сотрудничеству в сфере транспортировки путем создания возможностей и проведения тренинг - мероприятий, разработки прогнозов транспортировки и инвестиционных оценок в регионе ТРАСЕКА и посредством эффективного регионального транспортного диалога со странами Черного моря / Каспийского моря и их соседей в рамках ТРАСЕКА и 'Бакинские Инициативы' Конкретная цель Лота 2: Содействие региональному транспортному диалогу между ЕС и государствами побережья бассейна Черного моря / Каспийского моря и их соседями, а также содействие координации региональных транспортных инициатив и связям с Международными Финансовыми Институтами																
№	ВЫПОЛНЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ	ИНТЕРВАЛ ВРЕМЕНИ 2007 – 2009						РЕСУРСЫ								
		Месяцы						КАДРЫ КОНСУЛЬТАНТ ЕК		Месяцы		КАДРЫ КОНСУЛЬТАНТ ЕК		Месяцы		
		1 Июль	2 Авг.	3 Сент.	4 Окт.	5 Нояб	6 Дек.	Запланир	Использ.	Запланир.	Использ.	Запланир.	Использ.	Запланир.	Использ.	
2.1	Организация встречи 8 рабочих групп			XX	XXXX	X	28	32								
2.2	Проведение министерской конференции			X		X X	3	3								
2.3	Определение устойчивых проектов					2.3 XXX	12	14			Весь проект 1 рабочая станция, 3 компьютера, 4 ноутбука, 1 LAN, 2 UPS, 5 принтеров, 1 факс, 5 телефонов, 1 копировальная машина, 9 рабочих столов, 3 + 2 кабинетов	Весь проект 1 рабочая станция, 3 компьютера, 4 ноутбука, 1 LAN, 2 UPS, 5 принтеров, 1 факс, 5 телефонов, 1 копировальная машина, 9 рабочих столов, 3 + 2 кабинетов				
2.4	Обеспечение координации и поддержки ТРАСЕКА/ЕК					X X	5	6								
2.5	Поддержка плана действий					X	2	2								
2.6	МФИ и развитие ГЧП					X XXX	20	18								
2.7	Содействие в создании отчетов о ходе реализации проекта					X	3	3								
2.8	Поддержка составления программы ЕК					X.	2	2								
	ИТОГО:						75	80								

Отчет о ходе реализации проекта 1

**ФОРМА 2.3: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ		Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi		Страны: Страны ТРАСЕКА		Страница: 1	
Запланированный период: июль – декабрь 2007		Подготовлено: 26 декабря, 2007г.		Консультант ЕК: Louis Berger SAS совместно с WSP			
Цели проекта: Общая цель: Оказание содействия региональному сотрудничеству в сфере транспортировки путем создания возможностей и проведения тренинг - мероприятий, разработки прогнозов транспортировки и инвестиционных оценок в регионе ТРАСЕКА и посредством эффективного регионального транспортного диалога со странами Черного моря / Каспийского моря и их соседей в рамках ТРАСЕКА и Бакинской Инициативы Конкретная цель Лота 1: Обеспечение и разработка механизмов оценки планирования и выполнения работы для подготовки эффективного прогноза в сфере торговли и транспортировки в странах ТРАСЕКА Конкретная цель Лота 2: Содействие региональному транспортному диалогу между ЕС и государствами побережья бассейна Черного моря / Каспийского моря и их соседями, а также содействие координации региональных транспортных инициатив и связей с Международными Финансовыми Институтами							
РЕСУРСЫ/ВКЛАДЫ	ЗАПЛАНИРОВ., В ОБЩЕМ	ЗАПЛАНИРОВ. ПЕРИОД	РЕАЛИЗОВАННЫЙ ПЕРИОД	ОСУЩЕСТВЛЕНО, В ОБЩЕМ	ИМЕЮЩЕЕСЯ В ОСТАТКЕ		
<b>КАДРЫ</b>							
<b>Долгосрочные эксперты</b>							
- Руководитель проекта	420 рабочих дней	120 рабочих дней	120 рабочих дней	120 рабочих дней	300 рабочих дней		
- Специалист по транспортной политике и разработке проекта	385 рабочих дней	80 рабочих дней	66 рабочих дней	66 рабочих дней	319 рабочих дней		
- Специалист по планированию перевозок/Специалист по транспортному моделированию	350 рабочих дней	90 рабочих дней	91 рабочих дней	91 рабочих дней	259 рабочих дней		
- Региональные координаторы (2)	770 рабочих дней	132 рабочих дней	0 рабочих дней	0 рабочих дней	770 рабочих дней		
Частный итог	<b>1925 рабочих дней</b>	<b>422 рабочих дней</b>	<b>277 рабочих дней</b>	<b>277 рабочих дней</b>	<b>1648 рабочих дней</b>		
<b>Краткосрочные эксперты</b>							
Эксперты с более 20 лет опыта	60 рабочих дней	0 рабочих дней	0 рабочих дней	0 рабочих дней	60 рабочих дней		
Эксперты с более 15 лет опыта	90 рабочих дней	22 рабочих дней	20 рабочих дней	20 рабочих дней	70 рабочих дней		
Эксперты с менее 15 лет опыта	210 рабочих дней	22 рабочих дней	0 рабочих дней	0 рабочих дней	210 рабочих дней		
Местные эксперты по сбору данных	600 рабочих дней	0 рабочих дней	0 рабочих дней	0 рабочих дней	600 рабочих дней		
Частный итог	<b>960 рабочих дней</b>	<b>44 рабочих дней</b>	<b>20 рабочих дней</b>	<b>20 рабочих дней</b>	<b>940 рабочих дней</b>		
<b>ИТОГО</b>	<b>2885 рабочих дней</b>	<b>466 рабочих дней</b>	<b>297 рабочих дней</b>	<b>297 рабочих дней</b>	<b>2588 рабочих дней</b>		

Отчет о ходе реализации проекта 1

**Форма 2.4: ОТЧЕТ О ХАРАКТЕРИСТИКЕ РЕЗУЛЬТАТОВ**

Название проекта: Анализ грузопотоков в странах ТРАСЕКА и диалог по межрегиональному транспорту между ЕС и СНГ		Номер проекта: EuropeAid / 122883/C/SER/Multi	Страны: Страны ТРАСЕКА	Страница: 1
Запланированный период: июль – декабрь 2007		Подготовлено: 26 декабря, 2007г.		
Произведенные результаты	Отклонение от начального плана (+ или - %)	Причина отклонения		Комментарии по ограничениям и предположениям
<b>ЛОТ1</b>				
Создание процесса по сбору данных	N/A	- Предложение по смене методики - В связи с задержкой в процессе установления сбора данных - Смена последовательности действий - Смена последовательности действий - Смена последовательности действий - В связи с задержкой в процессе установления сбора данных		
Оказание поддержки в сборе обновленных данных	-15%			
Анализ ситуации по коридору ТРАСЕКА	N/A			
Оценка перспектив коридора	N/A			
Проведение прогнозирования по грузопотокам	N/A			
Создание базы данных	N/A			
Создание показателей по оценке результативности	-10%			
Проведение тренинг - сессий	0 %			
Распространение результатов	0 %			
Разработка IT требований	0 %			
<b>ЛОТ 2</b>				
Организация встречи 8 рабочих групп	0 %			
Проведение министерской конференции	0 %			
Определение устойчивых проектов	0 %			
Обеспечение координации и поддержки ТРАСЕКА/ЕК	0 %			
Поддержка плана действий	0 %			
МФИ и развитие ГЧП	0 %			
Содействие в создании отчетов о ходе реализации проекта	0 %			
Поддержка составления программы ЕК	0 %			

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### Приложение 1

## КОНЦЕПТ ДИЗАЙНА БАЗЫ ДАННЫХ ТРАСЕКА

### Структура базы данных

Структура базы данных должно учитывать два основных фактора:

- Двойственность ТРАСЕКА как коридора и группы стран
- Система, которая будет использоваться для сбора данных.

Двойственность ТРАСЕКА означает, что должны существовать либо две соединённые базы данных, либо база данных, состоящая из двух компонентов.

- «**Компонент коридора**» может рассматриваться в качестве инструмента управления, предоставляющего регулярную информацию по работе коридора ТРАСЕКА.
- «**Компонент стран**» в качестве платформы, где каждая страна ТРАСЕКА могла бы найти полезную информацию по другим странам.

В проектировании базы данных превалирование отдаётся размерности пространства при фокусировании на формате ГИС. Правомерность не является очевидной:

- Для страны ТРАСЕКА могло оказаться полезным найти, например, транспортные законы других стран в базе данных, несмотря на то, что это не подлежит пространственному представлению.
- Временное измерение является очень важным аспектом. Часто временной ряд обеспечивает порядок величины проблем.
- Пространство ТРАСЕКА с нечётко определёнными географическими границами отнюдь не является идеальными рамками для пространственного представления. Как хорошо понять, например, потоки в Румынии, не показывая оставшуюся часть Европы, или на Украине, не показывая России?

Это не значит, что следует отказаться от формата ГИС, но его использование должно быть установлено в более широкие рамки.

Способ сбора данных может быть – и возможно должен быть – различным для каждого из двух предложенных компонентов.

- В отношении «компонента коридора» большая часть данных будет регулярно подаваться главными операторами, с которыми Постоянный секретариат обычно имеет постоянные отношения. Это включает в себя: порты Каспийского моря, порты Чёрного моря, Каспар, КазМорФлот, Азербайджанские железные дороги, Грузинские железные дороги, возможно, Турецкие железные дороги и, возможно, также таможня в Азербайджане и Грузии.
- В отношении «компонента стран» будет существовать три различных источника:
  - 1. Периодические данные, легко доступные и направляемые через государственные организации, в частности, министерства транспорта при содействии Национальных Секретарей ТРАСЕКА.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

- 2. Данные, образующиеся от обработки внешних источников специализированным организациям. Это могут быть, например, данные о внешней торговле, полученные от национальных статистических агентств или от международных баз данных, таких как ОЭСР (Организация Экономического Сотрудничества и Развития). Или данные о железнодорожных потоках, полученные от железнодорожных компаний.
- 3. Данные, сформированные и собранные для специальных целей, таких как во время настоящего проекта и не являющиеся частью группы 1.

Должен существовать механизм для фильтрации и проверки информации, введенной в базу данных.

## Содержание Базы Данных

### 1 – “КОМПОНЕНТ КОРИДОРА”

База данных TRACECA пополняется информацией на регулярной основе: ежемесячно, ежеквартально или ежегодно, в зависимости от требований

- **Морской транспорт** в объеме и количестве судов
  - По товарной группе как принято в портах
  - По типу судна: паром, танкер, грузовое судно
  - Через Каспийское море между Баку и или Актау или Туркменбаши
  - Через Черное море между грузинскими портами и портами Болгарии, Румынии, Турции, Украины или другие страны.

Информация по доходам, задержкам, срокам ожидания, срокам погрузки/разгрузки

*Информационный источник: порты Баку, Актау, а также, надо надеется Туркменбаши, Каспар, Казморфлот.*

- **Железнодорожный грузопоток** в объеме и количестве поездов
  - По товарной классификации (которые совместимы с используемой классификацией в портах)
  - С информацией на контейнере с указанием типа товаров.
- Транзитный грузопоток по магистральным линиям Азербайджана и Грузии
  - Между портами Баку и Грузии
  - Между портами Баку и Грузии, Армении или Турции
  - Между портами Грузии и Армении, Азербайджана или Ирана
- Грузопоток в пределах национальных границ
  - Между портами Баку и районами Азербайджана
  - Между портами и районами Грузии

Информация по доходам, задержкам, срокам ожидания

*Информационный источник: Азербайджанские и Грузинские железные дороги*

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

- **Дорожный грузопоток** через границы между Азербайджаном и Грузией
  - По товарной классификации (которые совместимы с используемой классификацией в портах и железных дорогах)
  - По месту происхождения и пункту назначения товаров

Информация по срокам продолжительности пограничных процедур, время открытия пограничного поста

*Информационный источник: таможня, по данным опроса*

- **Тарифы применительные к коридору ТРАСЕКА по странам и типу** (обновленные);

## 2 – “КОМПОНЕНТ СТРАН”

### 2.1 – Информация обычно бесплатно доступная от государственных органов

#### Общая статистика по стране

- **Временной ряд** (с 2000 и вероятно с 1990) составляет:
  - Демография: городское /сельское население по областям и возрастной группе, рабочая сила по экономическим секторам, рабочая сила по областям
  - Экономика: Валовый Внутренний продукт (ВВП), ВВП на человека, прибыль на человека по району, производство по типу товара и по областям,
  - Внешняя торговля по странам и товарным группам (обычно доступны по обороту и вероятно по объему).

#### Статистика транспорта:

- **Временной ряд:**
  - Добавленная стоимость в транспортном секторе
  - Ценность основных фондов;
  - Инвестиции в основной капитал;
  - Количество сотрудников в транспортном секторе по категориям;
  - Средние ежемесячные оклады;
  - Длина транспортной сети по виду и типу транспортных сообщений;
  - Объем перевозимого груза, по типу (железная дорога, автодорога, морские, воздушные перевозки, трубопровод) и категории (государственный перевозчик или за собственный счет)
  - Грузовой товарооборот (тонна-км) по типу и категории;
  - Объем железнодорожного фрахта по товарной группе;
  - Грузовой товарооборот железной дороги по товарной группе;
  - Объем фрахта, перевозимого морским путем / внутренними водными путями по товарной группе;
  - Грузовой товарооборот морским путем / внутренними водными путями по товарной группе;
  - Портовой грузопоток для каждого порта;
  - Пассажирский и грузовой объем перевозок в аэропортах
  - Среднее расстояние транспортировки по типу и категории;
  - Число пассажиров, перевозимых по типу и протяженности (междугородный, пригородный, городской)
  - Пассажирский оборот (пассажир км) по типу;



## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

- Доход от транспортировки фрахта и пассажира по типу;
- Вагонный состав по типу и сроку эксплуатации;
- Парк локомотивов по типу и сроку эксплуатации;
- Дорожный транспортный флот по типу (легковой автомобиль, грузовик, автобус) и сроку эксплуатации;
- Дорожный транспортный флот по типу и области;
- Морской судовой флот по типу и сроку эксплуатации;
- Речной судовой флот по типу и сроку эксплуатации;
- Парк самолетов по типу и сроку эксплуатации;
- Число дорожных происшествий по типу и месяцу

*Источник: Национальные статистические агентства – министерства транспорта*

- **Характеристика дорожной сети (подробная информация, впоследствии обновления)**
  - Данные по соединениям магистральной дороги: длина по категориям (количество транспорта, ширина) топография, тип покрытия, дорожные условия, максимальный осевая нагрузка, максимальный вес транспортного средства, расчетная скорость, максимальную скорость по типу транспортного средства, пошлины.  
*Источник: Дорожная администрация*
- **Характеристика железнодорожной сети**
  - Данные по соединениям железнодорожных магистралей: число колеи, тип сигнала, сила сцепления, максимальная скорость, средняя скорость по типу состава, эксплуатационная скорость по типу состава, состояние имущества.  
*Источник: железнодорожные компании*
- **Характеристика портов**
  - Данные по каждому порту: характеристика каналов, характеристика причалов, включая пропускную способность  
*Источник: Порты.*
- **Характеристика аэропортов**
  - Данные по каждому аэропорту: характеристика терминалов, характеристика взлетно-посадочных полос (включая максимально разрешенный вес самолета), характеристика хранилищ, вместимость, навигационные средства.  
*Источник: Аэропорты – Департамент гражданской авиации*
- **Дорожный грузооборот по магистральям**
  - Среднегодовой показатель ежедневного движения (AADT) в определенном пункте по типу транспортного средства (двухколесный, автомобиль, мини автобус, автобус, грузовик различных размеров)  
*Источник: Дорожная администрация, определенные изучения*
- **Железнодорожный грузооборот**
  - Объем грузооборота полученного и отправленного станцией по товарной категорией  
*Источник: железнодорожные компании*
- **Портовый грузооборот**
  - Объемы разгрузки и погрузки, по типу товаров в соответствии с классификацией используемой в портах;
  - Количество, размер, пункты происхождения и назначения разгруженных и погруженных судов.  
*Источник: порты – судоходные компании*

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### ▪ **Воздушный грузооборот**

- Количество грузовых и пассажирских полетов по аэропортам (график и чартер);
- Объем пассажирских перевозок по пунктам происхождения и назначения на ежемесячной основе;
- Грузооборот по пунктам происхождения, и назначения и по товарной группе на ежемесячной основе  
*Источник: аэропорты, авиалинии, департаменты гражданской авиации*

### ▪ **Тарифы и пошлины**

*Источник: транспортные компании, гос. органы (возможно не государственного уровня); специализированные базы данных*

### ▪ **Маршруты** между страной производителем и пунктом назначения спец. груза

*Источник: грузоотправители; грузовые экспедиторы*

### ▪ **Законы и правила транспорта** в особенности для транзитного грузооборота

*Источник: министерства транспорта, парламенты*

## 2.2 – Информация, нуждающаяся в дополнительной обработке и/или опросе и вероятно с привлечением затрат

*Информация обычно используется для прогноза по транспортному потоку и будет необходима для сбора проектом. Затраты по результатам будут финансироваться бюджетом проекта.*

### ▪ **Внешняя торговля**

- Объем импорт по стране происхождения, по товарной группе и типу транспорта;
- Объем экспорта по стране назначения, товарной группой и типом транспорта (морской, паромный + железнодорожный, автодорожный, трубопроводный)  
*Источник: национальные статистические агентства, организации имеющие доступ к данным таможи, международные базы данных*

### ▪ **Железнодорожный грузооборот**

- Грузооборот по товарной группы для каждого сообщения магистральной сети ;
- Матрица, демонстрирующая потоки товарных групп между пунктами происхождения, и назначения, которые состоят из областей в пределах стран и пограничных пунктах.  
*Источник: Обработка базы данных железнодорожных компаний.*

### ▪ **Железнодорожный грузооборот при пересечении границ**

- Среднее ежедневное количество пассажирских и товарных поездов пересекающие границы в каждом направлениях,
- Среднее время продолжительности пересечения границ пассажирскими и товарными поездами.  
*Источник: железнодорожные компании, по данным опроса на месте*

### ▪ **Данные дорожного грузооборота** указывают происхождение / назначение товарной группы транспортным средством по специальному назначению (информация о среднегодовом показателе ежедневного движения (AADT) еще не доступна).

*Источник: по данным опроса на дорогах*

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### ▪ **Дорожный грузооборот при пересечении границ**

- Среднее ежедневное количество транспортных средств пересекающие границы в каждом направлении по типу транспортных средств,
- Среднее время продолжительности пересечения границ в каждом направлении по типу транспортных средств.

*Источник: по данным опроса на месте, вероятно данные, предоставленные таможней*

### ▪ **Морской грузооборот**

- Пассажирский и грузовой оборот между портами. Количество груза перевозимого по товарному виду. Количество морского транспорта по типу (судно предназначенное для перевозки грузов общего назначения, сухогруз, танкер, паром, ро-ро, контейнеровоз, пассажирское судно).

*Источник: порты, судоходные компании*

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### Приложение 2

#### ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

Должность: Национальный эксперт по сбору данных

Работая под общим руководством Головного офиса Проекта и соответствующего Регионального офиса, национальный эксперт по сбору данных будет отвечать за сбор данных для проектной деятельности, в частности, за базу данных и модель прогнозирования грузопотоков.

Конкретно, обязанности эксперта по сбору данных будут включать следующие пункты, но не ограничиваться ими:

1. Поддержание связи с соответствующими государственными органами, в частности, с Министерством транспорта, где он располагается, и установление тесных контактов с Национальным секретарем ТРАСЕКА.
2. Подробную инвентаризацию данных по транспорту, имеющихся в стране, указывая каждый случай и каждый источник, а также условия, на которых их можно получить.
3. Сбор транспортных данных согласно инструкциям, используя формат, предложенный проектом. Эти сведения будут включать данные по государственному транспортному законодательству и положениям, по транспортной инфраструктуре и операциям, пересечению границ и терминалам и инвестициям (прошлым и планируемым).
4. Изучение вопросника, составленного проектом, оценку условий, при которых можно получить запрашиваемые данные и отчетность по ним в Головной офис проекта.
5. Проведение сбора данных согласно графику, установленному при согласовании со Штаб-квартирой проекта и/или Региональным координатором
6. Проведение качественного контроля во взаимодействии с Региональным координатором, при проверке достоверности данных всеми доступными способами и обеспечении сведения данных в таблицу согласно установленным форматам
7. Обеспечение глубокого понимания транспортных условий в стране.
8. Получение государственных отчетов из министерства транспорта и государственных органов.
9. Участие в организации исследований в области транспорта.
10. Участие в рабочих заседаниях по сбору данных, организованных проектом.

#### ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К КВАЛИФИКАЦИИ:

- Университетский диплом инженера-экономиста (предпочтительно в области транспорта)
- Хорошие знания вопросов национального транспорта
- Опыт работы в области транспортного сектора от 5 до 10 лет
- Знание стандартных компьютерных программ (Excel и т. д.)
- Знания в области статистики.
- Знание систем ГИС – ценное качество (преимущество).
- Хорошее знание английского языка.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### Приложение 3

#### ОТЧЕТ ОБ ИНФОРМАЦИОННЫХ ПОТРЕБНОСТЯХ ТРАСЕКА

Начальная встреча была проведена 30/10/2007 в офисе проекта Консультантов, в г. Баку, для обсуждения по содействию ТРАСЕКА, включая поддержку в подготовке карты ТРАСЕКА и брошюры. На встрече присутствовали Генеральный Секретарь ТРАСЕКА, члены его команды и три проектных консультанта. Генеральный Секретарь указал следующие области потребностей;

- 1. Карта и брошюра;** карта и брошюра обновляются, и необходимое содействие главным образом является финансовым. Карта нуждается в обширном обновлении, так как последний материал брошюры напечатан в 2003г. Вероятной необходимостью являются 1000 карт, которые будут распределены соответствующим ведомствам, министерствам, МФИ и т.д., а также около 200-300 брошюр. Брошюры, как предполагается, произведены в виде ежемесячного журнала, но это, оказалось излишне претенциозным. Однако было согласовано, что публикации должны быть периодическими. Консультанты предложили, проекту также обеспечить некоторые вклады и предложения.
- 2. Другие области;** Они могут включать содействие распространению информации, типа поддержки вебсайта ТРАСЕКА или другим средствам распространения.

Карты и брошюры ТРАСЕКА включены в рамки Лота 2 Технического Задания и таким образом обсуждение, должно быть сосредоточено вокруг того, что предлагается и что является необходимым для ТРАСЕКА. Например, содержание карт и брошюры, целевые группы, количество публикаций, частота издания брошюры, возможности опубликования брошюры в виде журнала с содержанием технических статей и т.д.

Необходимо будет произвести оценку производственных затрат. На этой неделе в качестве первого вклада Роберт Браун совместно с сотрудниками ПС МПК ТРАСЕКА приступит к доработке сметы, сценария по содержанию (в первую очередь карты, т.к. карта является приоритетом установленный ПС МПК ТРАСЕКА) и соответственно вопросами рассылки.

Распространение информации ТРАСЕКА и Бакинской Инициативы нужно рассматривать далее. Рассмотрение вебсайта и регулярного бюллетеня/журнала ТРАСЕКА будет обсуждено в целях установления потребностей, развитие идей и подготовка конкретных предложений, которые внесут свой вклад в цели ЕС/ТРАСЕКА.

Впоследствии следующая встреча была проведена 01.11.2007 в здании ПС МПК ТРАСЕКА (г. Баку), для дальнейшего обсуждения вопросов по обновлению карты и брошюры.

Консультанты указали, что Лот 2 Технического Задания Проекта в нескольких местах включает ссылки на карту, брошюру, информационный центр ТРАСЕКА и вебсайт, но главным образом о распространения информации о ТРАСЕКА, а также, о проектах и транспортной политике ЕС. Поэтому Брюссель в принципе не должен иметь никаких возражений, в отношении содействия этой области, хотя размеры финансовой поддержки могут быть ограничены.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

Цель обсуждения состояла в том, чтобы выделить на первый план требования, возможности и обсудить оценку затрат.

### Обновление карты

Консультанты заинтересовались у Постоянного Секретариата, относительно статуса подготовки обновления карты, и предполагаемые дальнейшие действия ТРАСЕКА.

Постоянный Секретариат ответил, что подготовления в этой области отработаны и необходимым является только финансирование. ТРАСЕКА имеет конкретные идеи, в отношении необходимых требований. Они заключается в основном, в прямом обновлении существующей карты. Необходимо придерживаться первоначального размера, качества и обновления определенной информации, включая новые названия и новые транспортные сети. Такие транспортные сети – автомобильные и железные дороги. Постоянный Секретариат имеет необходимую обновленную информацию по некоторым странам, но вероятно необходимо будет еще раз обратиться во все страны ТРАСЕКА посредством Национальных Секретарей.

Консультанты заинтересовались относительно разработки транспортных сообщений ТРАСЕКА, то есть критериями отбора. Постоянный Секретариат отметил, что транспортные сообщения получены от стран, и критерии не ясны, например некоторые страны включали больше транспортных сообщений, чем другие. Консультанты задавались вопросом, мог ли тот же самый тип критериев использоваться в выборе транспортных сообщений. Было отмечено, что Постоянный Секретариат ТРАСЕКА будет ответственен за контроль по производству карты, включая координацию информации, представленной государствами - членами, для обеспечения логичности полученной информации.

С другой стороны, Консультанты отметили, что потребности ТРАСЕКА сосредоточены в транспортных сообщениях. Консультанты объяснили, что возможно, включение требований ЕС для информационного и проектного распространения, будет выгодно, чтобы подготовить предложенную карту ТРАСЕКА, которую также можно будет в дальнейшем использовать как основу для демонстрации проектов и/или другой информации, чтобы соответствовать потребностям проекта.

Постоянный Секретариат указал, что это вероятно было бы приемлемо, если ЕК выделил бы дополнительное финансирование, т. к. приоритет ТРАСЕКА выяснился.

Текущая карта была разработана консультантами в рамках предыдущего проекта, и ее стоимость не была доступна, но вероятная стоимость в размере €30,000 была упомянута со стороны Постоянного Секретариата. Постоянный Секретариат получит предварительные расходы так, чтобы все мы знали приблизительные затраты. Постоянный Секретариат полагал, что расходы за каждый документ не будут изменяться согласно полному законтрактованному объему, но Консультанты запросили, чтобы это было подтверждено, или иначе, спрашивая у потенциальных печатных компаний затраты дополнительных пакетов распечаток например 1 000 и 2 000 плюс стоимость последующих пакетов распечаток.

Учитывая необходимость в консультациях по каждой стране (посредством национальных секретарей) и другие ограничения, Консультанты полагали, что ТРАСЕКА вероятно планирует выполнение карты в течение 4-6 месяцев.

Текущим планом работы является;

- финансовые расчеты для 1000 и 2000 копий будут получены к концу января 2008г.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

- технические вклады от государств - членов в значительной степени завершены и предназначаемые для завершения к концу января - с сокращением одного месяца, завершить самое позднее в феврале.
- после этого будет спроектирована карта ТРАСЕКА

Никаких вкладов от Консультантов не требуется, до тех пор, пока нет необходимости в любом другом типе карты в дополнение к карте ТРАСЕКА. Однако, необходима помощь ЕК в финансировании карты.

### Публикации ТРАСЕКА

Для справки; в прошлом было произведено три публикации ТРАСЕКА;

- Последняя карта была опубликована в рамках ранее осуществляемого проекта Технической Помощи, приблизительно 5 лет назад;
- Брошюра: Это - годовой отчет, который всегда начинается в 1993г и расширяется из года в год. Последняя брошюра опубликована в -2003г;
- Была также публикация типа журнала, которую напечатали в размере 300 копий ежеквартально в течение времени ее существования (2002-2003гг).

Консультанты полагали, что срок брошюры есть/имеет примененный попеременно между этими последними двумя публикациями, хотя они имеют весьма различные функции и ориентацию.

Фактически, и годовой отчет и журнал были бы периодическими, годовой отчет, являющийся конечно ежегодным и журнал, имеющий возможность публиковаться ежемесячно, ежеквартально или каждые 2 года.

Консультанты интересовались относительно намеченной аудитории. Годовой отчет предназначен, для распределения соответствующим ведомствам государств - членов, агентствам ЕК, посольствам, МФИ, другим заинтересованным сторонам, консультантам и т.д. Журнал будет иметь подобное распределение, и уделять большее внимание ведомствам.

Было согласовано, что в идеале ежегодная брошюра была бы готова перед запланированными саммитом ТРАСЕКА в сентябре, и, по крайней мере, публикация ежеквартального журнала/информационного бюллетеня должна быть осуществлена перед брошюрой. ПС получил бы оценки затрат для этих публикаций.

Ожидается, что финансирование, возможно, будет оказано бюджетом проекта.

### Вебсайт

Консультанты провели обсуждение относительно вебсайта совместно с ТРАСЕКА 18-ого декабря 2007 г. ТРАСЕКА отметил, что вебсайт в весьма хорошем состоянии особенно теперь, когда предыдущие два компонента ТРАСЕКА и МПК объединены. Это было главным образом современно. Структура была перестроена 2-3 года назад. В то время как структура вебсайта может быть улучшена, на это необходимо будет потратить солидное время, поскольку это потребует существенное переформатирование, а также необходимо будет рассмотреть незначительные дополнения типа ссылок. В завершение ПС ТРАСЕКА отметил, что Консультанты могли бы рассмотреть о предоставлении небольшого количества помощи, позже примерно в середине 2008 в отношении работы базы данных, но это не было срочно.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

### Приложение 4

#### ОТЧЕТ ПО ПРЕДЛОЖЕНИЮ О ДЕЛОВОМ КОНСУЛЬТАТИВНОМ СОВЕТЕ (ДКС)

- 1. Исходные данные:** На встрече МПК в Астане, Постоянный Секретариат ТРАСЕКА предложил (посредством вышеупомянутого отчета) и согласовал с МПК создание Делового Консультативного Совета. Это обсуждалось с 2004г и основано на необходимости привлечь/расширить инвестиции частного сектора в развитие общественной инфраструктуры, и главным образом посредством Государственно-Частных Партнерств (ГЧП). Частный сектор часто имеет ресурсы и в принципе желает вкладывать капитал, но самостоятельно не может или не производит финансирование многих необходимых проектов без вспомогательной структуры. ДКС может обеспечить важный элемент в такой структуре.

Многие проекты транспортного развития имеют высокие социо-экономические преимущества, но не всегда демонстрируют необходимые признаки (I) финансовой жизнеспособности, (II) приемлемого уровня риска или (III) рентабельности.

Многие предложенные проекты вовлекают правительственные службы или ряд правительственных агентств при необходимости, и таким образом частный сектор во многих случаях замечен как хорошая альтернатива любому полному действию частного сектора (где может быть созданы препятствия для приватизации), или полностью общественному обеспечению (нехватка общественного финансирования).

Далее, во многих странах ТРАСЕКА частный сектор все еще развивает управление, технологические и финансовые навыки и нуждается в поддержке, которую ДКС запланировал, для вероятного/возможного обеспечения.

- 2.** Как отмечено в повестке дня в Астане по этой теме, различные доклады поддержали идею расширения ГЧП в пределах региона ТРАСЕКА.
- 3.** Функция ДКС должна была бы, в конечном счете, способствовать инвестициям частного сектора, но ДКС может также обеспечить представления частного сектора и вклады на ряде транспортных проблем ТРАСЕКА.
- 4. Другой опыт:** в доклад по Астане было отмечено, что другие региональные группы также имеют подобные Советы, например, АПЕС, SE Процесс Европейского Сотрудничества, Шанхайская Организация по Сотрудничеству, ВБ в Кавказе. Они должны будут быть рассмотрены, для оценки применения их эффективности и опыта в предложениях ТРАСЕКА. Двусторонние торговые палаты могут также быть приглашены присоединиться к ДКС.
- 5. Цели и задачи:** В целом, ДКС стремится к содействию в улучшении и укреплении инвестиционной окружающей среды для международных учреждений и частного сектора.
- 6. Резюме основных действий:** Они включают;
  - a. включение членов делового сообщества в деятельность ТРАСЕКА на основе потенциального (i) прямого инвестирования (ii), чтобы содействовать региональной инвестиционной программе (iii) консультативному потенциалу
  - b. помощь в приоритизировании транспортных проектов по реабилитации инфраструктуры, особенно проекты ГЧП
  - c. содействие в поиске финансов для проектов, посредством указания лучших или вероятных источников финансирования.



## Отчет о ходе реализации проекта 1

- d. принятие и содействие в обсуждение проблем транспорта ТРАСЕКА и проблемам, физическим и нефизическим
  - e. подготовка предложений ориентированные для частного сектора чтобы увеличить торговые потоки
  - f. участие в консультируемых посредством ТЭО исследованиях и в разработке тендерной/типовой документации для проектов ГЧП.
  - g. лоббирование и поддержка финансирования в инвестиционных возможностях ТРАСЕКА
  - h. консультации для МПК и Рабочих групп
7. **Структура:** предложена неправительственная организация, и она будет работать в тесном сотрудничестве с Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА и других структурах ТРАСЕКА в рамках Многостороннего Соглашения.
8. **Финансирование:** предложено от членских взносов и субсидирования, а также возможно финансирование совместных задач Постоянного Секретариата.
9. **Заключения и рекомендации Консультантов;**
- a) Первичные цели предложенного органа считаются соответствующими и в принципе, полностью поддержаны Консультантами.
  - b) ДКС может функционировать как региональная торговая палата, с географическим подкомитетами или 'филиалами', возможно включая двусторонние торговые палаты.
  - c) Как консультативный орган, ДКС может предоставлять рекомендации с точки зрения широкомасштабного делового сообщества особенно в процессе ГЧП, а также в потребности содействующей юридической и регулирующей структуры, информации о транспортных потребностях и проблемах и советующий относительно обеспечения проектного финансирования.
  - d) Однако, одна из рекомендаций в докладе ТРАСЕКА указала на проведение ТЭО исследований ДКС. Это кажется не соответствующей, как правило, поскольку исследования должны проводиться компаниями из частного сектора, или ТРАСЕКА/МФИ/Двусторонними (независимо или в координации) проектами.
  - e) Необходимо больше исследований в опыте существующего ДКС в других географических областях как было упомянуто Постоянным Секретариатом, более того, который помог бы в выполнении/разработке ступени развития ДКС.
  - f) Следующим шагом будет разработка предварительной программы работы с графиком. Эта работа рассмотрит концепцию, потребности и потенциальные методы ДКС, включая другой опыт. Он в значительной степени основан на кабинетном/Интернет исследовании, но с проведением встреч с ключевыми организациями. Постоянный Секретариат ТРАСЕКА должен быть полностью вовлечен в такие встречи. При условии наличия достаточного потенциала у ДКС, ТЗ для предоставления Технической Помощи, чтобы совершенствовать и детализировать ДКС, включая цели, задачи, деятельность, управление, финансы, организация и структура, должны быть, разработаны для рассмотрения донора. Обзор Инвестиционного Фонда может быть включен в предложенную Техническую Помощь.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

### Приложение 5

#### ОТЧЕТ О ПРЕДЛОЖЕННОМ ИНВЕСТИЦИОННОМ ФОНДЕ (ИФ)

1. **Исходные данные:** Группа высокого уровня отметила в 2005г, что “финансирование транспортного сектора является сложной проблемой во всем мире” и что “ЕС и банки разделяют одинаковые цели”.
2. **Финансирование:** финансирование общественной инфраструктуры общественным сектором останется критическим, но также важным является использование ГЧП как дополнительных средств для финансирования инфраструктуры. Использование ГЧП как дополнительного источника капитала также подтверждено в стратегии МПК.
3. **Цель:** Инвестиционный Фонд ТРАСЕКА предложен в качестве значительного содействия в;
  - a. координации инвестиционных потоков в транспортную систему
  - b. представлении существующего бюджета
  - c. концентрации усилий на выполнение приоритетных проектов
  - d. гарантии инвестиций в трансграничных региональных транспортных проектах
  - e. беспрепятственное осуществление трансграничных проектов посредством:
    - согласованных правовых и регулирующих структур.
    - предсказуемой инвестиционной среды.
    - понимание идентификации риска, процессы смягчения и распределения ресурсов.
    - помощь в установке структуры гарантии в соответствии с законом ЕК.
4. **Механизм фонда:** Отчет относительно ИФ, включенный в повестку дня в Астане, весьма краток и не описывает, ни то, как фонд собирается функционировать, ни механизма, требуемого для его успешного функционирования.
5. **Заключения и рекомендации Консультантов;**
6. Целью и задачей ИФ как описано выше в пункте 3 могут быть соответствующими, но требующими совершенствования, поскольку некоторые, не представлены как часть процесса финансирования Фонда, даже притом, что эти цели важны, а также необходимы и являются существенными частями инвестиционного процесса расширения.
7. Не охарактеризован непосредственно ни сам Фонд, ни его предполагаемая деятельность, ни сотрудничество с другими МФИ и т.д., и это является недостатком, который должен быть устранен в ходе исследований.
8. Также не ясно, было ли предложено, чтобы, ИФ работал бы фактически как транспортный инвестиционный фонд и привлекал и выдавал бы капитал, несмотря на то, что это можно было бы рассмотреть с точки зрения среднесрочного/долгосрочного периода.
9. В докладе Астаны относительно ИФ было обращение к ЕК о необходимости обеспечения технической помощи по этой проблеме посредством двух текущих проектов Технической Помощи (ТП). Из-за потенциального размера и объема работ, необходимая работа должна, в конечном счете, быть основанной на полном проекте ТП, предпочтительно включая предложения ДКС.

## Отчет о ходе реализации проекта 1

---

10. Мы предлагаем первоначально, чтобы вышеупомянутые предложенные консультанты (из текущих проектов) рассмотрели второстепенные и потенциальные возможности ДКС и ИФ.
11. Как упомянуто выше на ДКС, наши комментарии очень благосклонны к этой концепции, которая в основном формализует требования для вкладов частного сектора, в развивающий ГЧП и помогающий идентифицировать и решить проблемы в региональной транспортной системе.
12. Наши комментарии относительно ИФ согласованы с отчетом Постоянного Секретариата, в том, что есть видимая и срочная необходимость в:
  - Координации информации относительно финансирования транспорта, совместного финансирования, включая транспортные инвестиционные планы, наличие капитала, финансирующие планы МФИ, политика и т.д.
  - В содействии приоритетным инвестициям с точки зрения частного сектора/ГЧП
  - В максимально возможной степени содействовать в обеспечении согласованных структур, в деловой, правовой, регулирующей области, а также, гарантий и рисков, связанных с инвестициями частного сектора в общественной инфраструктуре.
13. В то же время, необходимо подробно рассмотреть, тщательно и требовательно, обоснованность предложенного фонда, который не был подробно изложен в отчете Постоянного Секретариата.
14. Работа над ДКС и ИФ будет требовать кабинетных/интернет обзоров уже существующих ДКС и фондов, так же как подробное интервью с соответствующими общественными и частными учреждениями.
15. Следующие шаги должны будут направлены на разработку предварительной программы работ с графиком. Эта работа перерассмотрит концепцию, потребности и потенциальные методы ИФ, основанные на кабинетных/Интернет исследований и избранные встречи с ключевыми организациями. Постоянный Секретариат ТРАСЕКА должен быть полностью вовлечен в такие встречи. При условии, что достаточный потенциал имеется в распоряжение ИФ (в некоторой форме), необходимо будет разработать ТЗ для предоставления ТП, в развитии ИФ и представить его на рассмотрение финансирующей организации.